Skrzydlata POLSKA

XXI OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

Halina Matejasik, instr. modelarstwa lotniczego z Rybnika, cieszy się z sukcesu swoich kolegów, uczestników XXI OZML w Stalinogrodzie.

Nr 21 (255) • 20 MAJA 1956 R • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

NA STARCIE

FALA wypadków która przeszła ostatnio przez nasze lotnictwo sportowe, budzi wiele niepokoju i jest poważnym sygnałem, że źle się dzieje w aeroklubach. Suche liczby wykazały, iż katastrof i różnego rodzaju uszkodzeń sprzętu lotniczego było w porównaniu do analogicznego okresu z roku ubiegłego dużo więcej (przy nieco większej ilości wylatanych obecnie godzin). Przyczyny tych wypadków są, ogólnie rzecz biorąc, wszędzie jedne i te same — łamanie obowiązujących w lotnictwie przepisów i naruszanie dyscypliny. Objawy tego są różne, a przede wszystkim: nie uznawanie autorytetu kierownictwa, zbytnia pewność siebie, buńczuczne zarozumialstwo, nadmierna brawura i co najważniejsze — pewne elementy anarchii, które zaczęły żywiołowo wkraczać na niektóre lotniska sportowe. Wielce niepokojący jest tu szczególnie fakt, że większość wypadków została spowodowana przez pilotów bardziej doświadczonych, o wysokich stosunkowo kwalifikacjach lotniczych.

Trzeba stwierdzić, że w naszym sporcie lotniczym wzrasta obecnie aktywizacja członków klubów i aktywu społecznego, jest wiele potrzebnych i twórczych dyskusji. Na tym zdrowym gruncie, wyrostym z ducha uchwał XX Zjazdu KPZR i przemian zachodzących w związku z tym obecnie u nas w kraju, zaczyna się kształtować nowa platforma działalności i rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce Ludowej.

Niesposób jednak nie dostrzec w tym pozytywnym procesie momentów negatywnych — rodzenia się krytykanctwa i szukania przysłowiowej dziury w próżnym. Bo jakże można inaczej zrozumieć postępowanie niektórych pilotów, względnie całych grup członków aeroklubów, którzy — nie wykonując zarządzeń lub poleceń kierownika klubu, względnie wyszkolenia — twierdzą, że walczą z „kultem jednostki" (?!), jak to było na przykład w Mielcu i Stalinogrodzie, albo — lekceważąc ustaloną przepisami prawa lotniczego dokumentację sprzętu i lotów, twierdzą, że walczą z biurokracją. Nie może być większych elementów anarchii, jak tego rodzaju postępowanie. To jest coś więcej. Nazwijmy rzecz po imieniu — to jest łamanie praworządności. Tak trzeba wyraźnie nazwać świadome łamanie dyscypliny lotniczej. W kilku innych aeroklubach próbowano nawet niedawno wprowadzić kolegialne kierowanie startem na lotnisku (?!).

Należy jak najszybciej zrewidować swój stosunek do tych spraw. Nie można rozumować zbyt powierzchownie, a przez to często fałszywie. Chodzi tu o właściwe zrozumienie tych zagadnień, które są jeszcze dla niektórych skomplikowane. Nie wolno popadać z jednej skrajności w drugą. Trzeba cierpliwie wyjaśniać trudne zagadnienia, rozwiewać wszelkie niejasności pokutujące tu i ówdzie. Trzeba walczyć nieugięcie o wysoki autorytet przestrzegania dyscypliny lotniczej. I tego wymagamy przede wszystkim od naszych instruktorów i starszych doświadczonych pilotów, którzy winni być wzorowym przykładem dla młodszych, powinni walczyć z wszelkimi przejawami chuligaństwa na lotniskach, pomagać aktywnie kierownictwu aeroklubów w utrzymaniu wysokiej ale świadomej dyscypliny lotniczej. Same przepisy bowiem nie wystarczą, jeżeli w ślad za nimi nie pójdzie konkretna, cierpliwa praca wychowawcza w klubach, ale nie ta dotychczasowa, komendancka i dyrygowana. Trzeba stworzyć nową atmosferę w klubach, przepojoną uczciwym, rzetelnym i obywatelskim stosunkiem do latania, wyrabiającym wysoki stopień zdyscyplinowania lotniczego.

Musimy sobie wyraźnie powiedzieć, że kto świadomie łamie dyscyplinę lotniczą, nie respektuje i nie wykonuje ustalonych przepisów w lotnictwie — narusza tym samym praworządność Polski Ludowej, zagwarantowaną naszym ustawodawstwem.

Naczelnym zadaniem wszystkich aeroklubów i szkół jest, obok planowej walki o ilość i jakość szkolenia, walka o praworządność w lotnictwie. Należy tak organizować latanie, aby w ramach obowiązujących przepisów umieć znaleźć jego atrakcyjność i wydobyć cały romantyzm, który zawiera w sobie lotnictwo. Zadanie to jest oczywiście niełatwe, ale możliwe do zrealizowania.

Czy to wszystko znaczy, że nie trzeba krytykować istniejących przepisów, w niektórych przypadkach już przestarzałych? Można i trzeba. Ale dopóki one istnieją i obowiązują, należy je ściśle przestrzegać i świadomie wykonywać.

IKARUS

ROZSZERZONE POSIEDZENIE PREZYDIUM ZARZĄDU AEROKLUBU PRL

EKIPA NA MISTRZOSTWA ŚWIATA USTALONA

W sobotę 12 maja br. odbyło się na terenie Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim koło Jeleniej Góry rozszerzone posiedzenie Prezydium Zarządu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z udziałem Rady Szybowcowej APRL oraz Komitetu Organizacyjnego Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Zebraniu przewodniczył prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski, który w wygłoszonym na wstępie referacie omówił dotychczasową pracę APRL, podkreślając szczególnie nasze kontakty zagraniczne i wskazał na konieczność rozszerzenia dotychczasowej działalności Aeroklubu.

W najbliższej przyszłości projektuje się m. in. powołanie przy APRL Komisji Lotniczo-Lekarskiej oraz Sekcji Astronautycznej. Jednakże dotychczasowe formy pracy Aeroklubu PRL posiadają liczne braki, nie pozwalają na pełne rozwinięcie działalności i wymagają organizacyjnego ustawienia. Zachodzi w tej chwili konieczność znowelizowania statutu APRL oraz opracowania jednolitego regulaminu pracy poszczególnych Rad centralnych i Rad terenowych. Jak wykazała na zebraniu żywa dyskusja wokół tych zagadnień (o czym napiszemy oddzielnie), istnieje na tym odcinku dość duża dowolność i przypadkowość, w szczególności w interpretowaniu pracy Rad Klubów. Wskazano także na konieczność opracowania schematu organizacyjnego APRL od dołu do góry.

W wyniku dyskusji podjęto uchwałę, aby zainicjować na łamach „Skrzydlatej" szeroką dyskusję na temat: **„Jak aktyw społeczny wyobraża sobie pracę w aeroklubie, stosunek do jego kierownictwa i kadry etatowej oraz jak kierownictwo i kadra etatowa klubu wyobraża sobie pracę aktywu społecznego?** Dyskusja przewidziana jest na okres pięć do sześciu miesięcy, po czym Zarząd APRL powoła specjalną komisję, która przystąpi do znowelizowania statutu APRL i opracowania projektu regulaminu pracy Rad. Prezes APRL zapowiedział, że dotychczasowy Zarząd APRL przeprowadzi pod koniec bieżącego roku wybory w aeroklubach i walny zjazd Aeroklubu w Warszawie, który zatwierdzi statut, regulaminy pracy Rad i wybierze nowe władze Aeroklubu PRL.

W następnym punkcie posiedzenia zabrał głos przewodniczący Lotniczej Komisji Historycznej APRL prof. inż. M. Pietraszek, który przedstawił wniosek Komisji o ustanowienie „Medalu Tańskiego". Na zebraniu podjęto w tej sprawie jednomyślną uchwałę. Oprócz tego zalecono Komisji Historycznej, aby nawiązując do pięknych i bogatych tradycji lotnictwa polskiego przygotowała dalsze wnioski w sprawie nadawania honorowych dyplomów, odznak i medali za osiągnięcia w innych dziedzinach, a także dla działaczy i aktywistów lotnictwa.

Zarząd zatwierdził także na zebraniu skład polskiej ekipy na Szybowcowe Mistrzostwa Świata we Francji. Przedstawia on się następująco:

Kierownik ekipy — mjr Edmund Staniewski. PILOCI-ZAWODNICY — szybowce jednomiejscowe: TADEUSZ GÓRA (Jaskółka-Z), EDWARD MAKULA (Jaskółka-L); szybowce dwumiejscowe: JERZY POPIEL (Bocian-Z) i JULIAN NOWOTARSKI (pasażer). W skład ekipy weszli poza tym: Adam Brzoza, Czesław Flisek, Władysław Janica, Franciszek Kępka, Czesław Laudan, Franciszek Matuszek, Józef Niespal, Justyn Sandauer i Tadeusz Śliwak. Na pilota rezerwowego wyznaczono Jerzego Adamka. Ekipa zabiera ze sobą jako szybowiec zapasowy „Jaskółkę-L".

Na zakończenie zebrania prezes APRL gen. bryg. Józef Turski wręczył pilotom i mechanikom odznaczenia państwowe — Złote i Srebrne Krzyże Zasługi, przyznane przez Radę Państwa za popularyzację szybownictwa polskiego w Chinach i Indiach. (k)

Piloci szybowcowi, którzy będą reprezentować barwy Polski na Mistrzostwach Świata we Francji. Od lewej: Edward Makula, Jerzy Popiel, Julian Nowotarski i Tadeusz Góra. Foto: B. Koszewski

Katastrofa samolotu sportowego w Świdnicy

W dniu 10 maja br. około godziny 11.15 nastąpiła katastrofa samolotu sportowego. Pilot LP2 Władysław Oleksiewicz na samolocie typu „Kadet", holując szybowiec „Bocian" z Gliwic do Jeleniej Góry, nadleciał nad Świdnicę na małej wysokości. Nad miastem w warunkach silnej turbulencji wykonywał zakręt, w którym pilotka szybowcowa Maksymiliana Czmielówna odczepiła się i lądowała bez uszkodzeń poza miastem. Pilot Oleksiewicz nie mógł opanować sytuacji w jakiej się znalazł. W wyniku tego samolot spadł na ul. Jagiellońską w Świdnicy, rozbijając się doszczętnie. Pilot poniósł śmierć. Wypadek nie pociągnął za sobą ofiar wśród przechodniów znajdujących się na ulicy. Komisja Badań Wypadków Lotniczych prowadzi w tej sprawie dochodzenie.

W. K.

KTO STARTUJE W III SMP

ZGODNIE z postanowieniami regulaminu III Szybowcowych Mistrzostw Polski o warunkach udziału w Mistrzostwach pilotów spoza Szybowcowej Kadry Narodowej i stosownie do naszych wcześniejszych publikacji o uchwalonej przez Radę Szybowcową Aeroklubu PRL metodzie kwalifikowania tych pilotów, dnia 11 maja br. odbyło się posiedzenie Komisji Sportowej Rady Szybowcowej APRL, na którym zakwalifikowano dziewięciu uczestników III SMP spoza kadry narodowej z następującą motywacją:

1. Komisja Sportowa Rady Szybowcowej APRL zakwalifikowała do udziału w III SMP tych pilotów spoza Szybowcowej Kadry Narodowej, którzy spełnili regulaminowy warunek udziału w Mistrzostwach, tj. w terminie do dnia 10 maja br. uzyskali przynajmniej 3 000 pkt w punktacji bieżącej Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera. Są to piloci:

1. Roman Sochacki — 3 544 pkt
2. Ludwik Merlo — 3 388 pkt
3. Zbigniew Kirakowski — 3 250 pkt

II. Wobec nie osiągnięcia wymaganego minimum punktowego przez pozostałych uczestników tegorocznego Memoriału, Komisja Sportowa zakwalifikowała na następne trzy miejsca — trzech najlepszych uczestników Całorocznych Zawodów w roku ubiegłym, którzy nie wchodzą w skład Szybowcowej Kadry Narodowej. Są to piloci:

4. Franciszek Niechwiejczyk (zajął w 1955 r. — II miejsce)
5. Sławomir Makaruk (zajął w 1955 r. — IV miejsce)
6. Jerzy Dąmbski (zajął w 1955 r. — VI miejsce)

III. Dalsze trzy miejsca Komisja Sportowa obsadziła tymi pilotami, którzy mają punktowane wyniki poniżej normy 3 000 pkt w tegorocznym Memoriale, mając jednocześnie w zeszłorocznym dorobku wyczynowym punktowane wyniki w Całorocznych Zawodach 1955 r. lub w II SMP. Są to piloci:

7. Marian Gorzelak — 1 212 pkt (11 miejsce w II SMP)
8. Andrzej Grabowski — 2 344 pkt (1 065 pkt w 1955 r.)
9. Bolesław Kochanowski — 1 212 pkt (3 819 pkt w 1955 r.)

IV. Komisja Sportowa nie zakwalifikowała do udziału w III Szybowcowych Mistrzostwach Polski tych pilotów, którzy uzyskali punktowane wyniki poniżej normy 3 000 pkt w tegorocznym Memoriale, a nie posiadają zeszłorocznego dorobku wyczynowego w postaci punktowanych wyników, względnie nie posiadają Złotej Odznaki Szybowcowej stanowiącej regulaminowy warunek udziału w III SMP. Są to piloci:

1. Pelagia Majewska — 1 979 pkt
2. Ewa Nechay — 2 116 pkt (brak Złotej Odznaki)
3. Konrad Wiciński — 2 200 pkt
4. Bogusław Wodzyński — 1 600 pkt (brak Złotej Odznaki).

(r)

III CAŁOROCZNE Zawody Szybowcowe Skrzydlatej POLSKI

KOMUNIKAT NR 3

W BREW opóźnionej wiośnie, wbrew złośliwym figlom pogody, kilkunastu najbardziej zdecydowanych uczestników Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera zdołało jednak upilnować i wykraść dla swoich celów parę dni względnie sprzyjających warunkami termicznymi. W efekcie padły pierwsze w tym roku wyczyny naszej imprezy, które pozwalają nam zestawić pierwszą publikację bieżącej punktacji Całorocznych Zawodów. Z otrzymanych meldunków korespondencyjnych i telefonicznych wynika, że do dnia 10 maja, który był zapowiedzianym terminem eliminacji uczestników Całorocznych Zawodów do udziału w III Szybowcowych Mistrzostwach Polski, uzyskało punktowane wyniki jedenastu pilotów, a dalszych czterech przedsięwzięło wykonanie punktowanych przelotów, które nie powiodły się im w pełni. „Żółtą koszulkę" — jakby można modnie powiedzieć — przywdział na razie **Roman Sochacki** z Warszawy, za którym z niewielką różnicą punktową postępuje **Ludwik Merlo** z Bydgoszczy, zdobywca trzeciego miejsca w końcowej klasyfikacji zeszłorocznego Memoriału.

Poniżej publikujemy pełną listę klasyfikacji bieżącej Całorocznych Zawodów Szybowcowych, obliczonej na dzień 10 maja 1956 r., zastrzegając się przy tym przed możliwością wprowadzenia w niej poprawek, gdyby przekazane nam meldunki telefoniczne o niektórych wyczynach nie znalazły pełnego potwierdzenia w nadesłanej dokumentacji sportowej.

Klasyfikacja Zawodnik		Wyczyn	Ilość punktów
1.	Roman Sochacki	trójkąt 100 km — 66,2 km/h	3 544
2.	Ludwik Merlo	trójkąt 100 km — 64,9 km/h	3 388
3.	Zbigniew Kirakowski	docel powrotny — 304 km	3 250
4.	Andrzej Grabowski	trójkąt 100 km — 56,2 km/h	2 344
5.	Konrad Wiciński	trójkąt 100 km — 55,0 km/h	2 200
6.	Ewa Nechay	trójkąt 100 km — 54,3 km/h	2 116
7.	Pelagia Majewska	trójkąt 100 km — 53,16 km/h	1 979
8.	Bogusław Wodzyński	trójkąt 100 km — 50,0 km/h	1 600
9.	Sławomir Makaruk	trójkąt 100 km — 49,1 km/h	1 491
10—11	Marian Gorzelak	docel powrotny — 168 km	1 212
10—11	Bolesław Kochanowski	docel powrotny — 168 km	1 212

Pilotom, których wyniki zgłoszone zostały telefonicznie, przypominamy o konieczności jak najszybszego nadesłania dokumentacji sportowej wyczynów. Niedopełnienie tego obowiązku spowoduje wykreślenie ich wyników z klasyfikacji bieżącej.

Szybownicy chińscy w Lisich Kątach

DNIA 11 maja br. przybyło do Polski dziesięciu szybowników z Chińskiej Republiki Ludowej. Są to najlepsi piloci spośród tych, którzy zostali wyszkoleni przez polskich instruktorów w Czan Tia-kou. Szybownicy chińscy po krótkim pobycie w stolicy udali się do Lisich Kątów, w celu podwyższenia swoich kwalifikacji lotniczych. Ich pobyt w naszym kraju potrwa około ośmiu miesięcy.

III SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W JELENIEJ GÓRZE

KAPRYSY bardzo opóźnionej w tym roku wiosny kosztowały naszych szybowników sporo nerwów. Nie tylko tych z kadry narodowej, którzy nie mogli w pełni i zgodnie z programem przeprowadzić treningu przygotowawczego przed Mistrzostwami Świata, lecz także — i kto wie czy nie w większym stopniu — tych spośród uczestników naszych Całorocznych Zawodów, którzy postawili sobie ambitny cel zakwalifikowania się do udziału w Mistrzostwach Polski. Wielu z nich wykorzystało specjalnie w związku z tym w swoich zakładach pracy wczesne, kwietniowe urlopy — częstokroć nie mogąc wykonać w tym okresie ani jednego lotu z przyczyn pogodowych. Dopiero pierwsze dni maja przyniosły lekką poprawę sytuacji w tym względzie, jednakże mocno nie wystarczającą z uwagi na to, że przecież już 10 maja ubiegał termin ostatecznego rozstrzygnięcia, kto spośród uczestników Całorocznych Zawodów zakwalifikuje się swoimi wynikami do III SMP.

Ten ogromnie późny start wyczynowy oraz inne jeszcze trudności natury organizacyjnej były powodem, dla którego organizatorzy imprezy byli o krok od zamiaru przesunięcia terminu III SMP na drugą połowę roku. Tymi nieoczekiwanymi trudnościami organizacyjnymi był fakt, że nie dało się Mistrzostw przeprowadzić w Mirosławicach, gdzie były pierwotnie zaplanowane. Ostatecznie jednak uporano się z przeciwnościami i zdołano utrzymać w mocy terminy kalendarza imprez sportowych na rok bieżący, za którymi kryją się zresztą wyższe racje dyktowane ogólnym programem treningu przygotowawczego przed Mistrzostwami Świata.

Tak więc w dniach, w których niniejszy numer naszego pisma dotrze do rąk Czytelników, w Jeleniej Górze rozpoczną się III Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Będą one tym razem trwać dwa tygodnie bez dwóch dni, mianowicie od 22 maja do 3 czerwca. Na starcie Mistrzostw stanie 19 szybowców, z których dziewięć pilotować będą członkowie kadry narodowej, a dziesięć — ich przyszli następcy — piloci wytypowani spośród uczestników Całorocznych Zawodów. Piszemy „wytypowani" i chcemy przypomnieć, że jest to zgodne z uchwałą Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL podjętą w tej sprawie z początkiem bieżącego roku. Uchwałę tę publikowaliśmy i omawialiśmy w artykule zatytułowanym „Warunki udziału w III SMP", teraz więc tylko pokrótce przypominamy, że decydujące w zakwalifikowaniu się do Mistrzostw są nie tylko wyniki zawodnika uzyskane na dzień 10 maja, lecz także jego osiągnięcia w zeszłorocznych zawodach memoriałowych i ewentualnie w zeszłorocznych Mistrzostwach Polski. Biorąc za podstawę te właśnie trzy elementy Komisja Sportowa Rady Szybowcowej APRL ustaliła ową dziesiątkę pilotów spoza kadry narodowej, o której wyżej mowa.

Miejsce rozegrania Mistrzostw wybrane zostało w terenie górzystym, gdyż w podobnym pod względem ukształtowania pionowego terenie odbędą się Mistrzostwa Świata we Francji. Chodziło o to, żeby ekipie reprezentacyjnej, która weźmie też udział w Mistrzostwach Polski (poza konkursem), dać warunki możliwie jak najbardziej zbliżone do tych, z jakimi spotka się ona na Mistrzostwach Świata. Celowi temu odpowiadały wprawdzie bardziej Mirosławice, ze swym bliskim stosunkowo zapleczem gór, chociaż same położone w terenie równinnym. Ponieważ jednak względy natury technicznej nie pozwoliły zorganizować tam mistrzostw, wybrano Jelenią Górę, jako drugie miejsce w kolejności pod względem podobieństwa do terenów Saint Yan.

Fakt, że Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbywają się w Jeleniej Górze, jest dużym awansem dla tego zapomnianego trochę ośrodka wyczynowego i może stanowić swego rodzaju punkt przełomowy na drodze do jego odrodzenia. Że Jelenia Góra może być korzystną odskocznią dla dalekich przelotów szybowcowych, wykazały już kwietniowe wyczyny uczestników obozu treningowego kadry, wśród których nie brakło też „diamentowej 500-ki" (Makuli). Jeśli przebieg III SMP potwierdzi tę przydatność Jeleniej Góry paroma innymi jeszcze wynikami, to możemy ze spokojem oczekiwać, że ten nowouruchomiony stały ośrodek wyczynu szybowcowego nie będzie się skarżył na brak „klienteli".

Jeśli chodzi o program III SMP, to jest on Czytelnikom częściowo już znany z naszych wcześniejszych publikacji na ten temat. Regulamin Mistrzostw Polski jest mianowicie w tym roku jak najbardziej ściśle i wiernie oparty na regulaminie Mistrzostw Świata we Francji, obejmuje zatem również wszystkie konkurencje przewidziane dla Mistrzostw Świata. I to jest bodajże największa jego atrakcyjność. Atrakcyjność w tym sensie, że konkurencje, które w naszych zawodach były niemal zupełnie pomijane jako zbyt proste i łatwe, tam są stawiane na planie pierwszym, a odwrotnie — te które u nas stanowiły podstawę zawodów, tam traktowane są jako konkurencje nadobowiązkowe. Mamy tu w pierwszym rzędzie na myśli przeloty otwarte, które właśnie wchodzą w tym roku jako pierwszoplanowa konkurencja Mistrzostw Polski, podczas gdy klasyczne u nas konkurencje prędkościowe przelotów po trasach trójkątnych zeszły na dalekie pozycje „programu dodatkowego". Te odwrócenie uświęconego naszymi tradycjami porządku może być bez wątpienia bardzo interesujące i może przynieść dość nieoczekiwane wyniki mistrzostw.

Interesujący też będzie start w Mistrzostwach tej dziesiątki pilotów spoza kadry narodowej, gdyż Jelenia Góra jest jednak terenem wybitnie górzystym, a większość naszych młodych wyczynowców ma — zdaje się — więcej doświadczenia i praktyki w lataniu równinnym niż górskim. Na szczęście niemal wszyscy mają poza sobą przynajmniej raz, a niektórzy i po kilka razy jeleniogórskie obozy halniakowe i stąd geografia tamtejszych rejonów nie jest im obca. Pozwoli to bodaj w pewnym stopniu wyrównać szanse „nowicjuszy" w stosunku do członków kadry narodowej, którzy cały poprzedzający Mistrzostwa okres spędzili na treningu w Jeleniej Górze i znają tamtejszy teren jak przysłowiową własną kieszeń.

W każdym bądź razie i jednym i drugim jednakowo serdecznie życzymy jak najpomyślniejszych wyników.

POLACY NOWYMI REKORDZISTAMI ŚWIATA
W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

OSTATNIO Aeroklub PRL otrzymał zawiadomienie od Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), że dokonane w ubiegłym roku wyczyny spadochronowe skoczków Aeroklubu Warszawskiego Romany Skatulskiej i Jerzego Kossa zostały zatwierdzone przez Komisję Sportową FAI jako rekordy świata.

Fakt ten można uznać za dość znamienny, ponieważ Romana Skatulska swoim wyczynem po raz pierwszy w historii naszego sportu spadochronowego wpisała Polskę do tabeli kobiecych rekordów świata. Wynik ten świadczy ponadto o stopniowym wzroście udziału naszych dziewcząt w uprawianiu sportu spadochronowego w porównaniu do lat ubiegłych. Z tego też wynika, że spadochroniarki mają dużo ambicji w dotrzymaniu kroku szybowniczkom.

Tego samego jeszcze dnia pojechałem na lotnisko, gdzie zastałem nowokreowanych rekordzistów. Romka Skatulska zaskoczona wiadomością i moimi gratulacjami powiedziała:

— To było przecież tak dawno, myślałam, że do tej pory uzyskano już lepsze wyniki od mojego...

Warto przy tej okazji przypomnieć, że dnia 9 września 1955 r. wykonała ona skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1000 m. Wynik brzmiał: 29,6 m. Jednak tym razem prześladował ją pech, bowiem po sprawdzeniu barografów okazało się, że jeden z nich nie pracował podczas drugiego skoku. Nie zraziło to upartej spadochroniarki, która powtórzyła swoje skoki 10 września i uzyskała wynik nieco gorszy, bo 39,60 m. Był to jej czwarty spadochronowy rekord krajowy, który został zatwierdzony jako rekord świata.

Gdy zapytałem o najbliższe plany sportowe, odrzekła mi:

— Przede wszystkim wiele uwagi chcę poświęcić moim obowiązkom instruktora spadochronowego w aeroklubie. A ponadto jak najwięcej trenować skoki z opóźnieniem, włączając w to styl spadania oraz skoki na celność lądowania, które mnie najwięcej interesują ze względu na pracę w aeroklubie. Chciałabym również próbować sił w skokach z wysokości 1500 m oraz poprawić mój obecny rekord, który uważam jeszcze za słaby.

Jerzy Koss, nasz drugi rekordzista świata, składał właśnie spadochron, kiedy zacząłem z nim rozmowę. Szerzej pisaliśmy o nim w zeszłym roku w SP nr 41. Wiemy, że na II Spadochronowych Mistrzostwach Polski zajął trzecie miejsce i ze Skatulską należy do tych skoczków w Aeroklubie Warszawskim, którzy zostali wyszkoleni przez Mistrza Sportu Witolda Tracza. Swoje rekordowe skoki Koss wykonał dnia 12.10.1955 r. z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, w dość trudnych warunkach meteo. Przyniosły one wynik 9,51 m od środka koła.

ROMANA SKATULSKA, lat 20, szkolenie spadochronowe rozpoczęła w 1953 r. Do tej pory wykonała 83 skoki z samolotu.

JERZY KOSS, lat 27, szkolenie spadochronowe rozpoczął w 1953 r. Do chwili obecnej ma na swoim koncie 129 skoków.

— Jakie macie zamierzenia na rok bieżący?

— Chcę dobrze opanować styl spadania, wykonywanie ósemek oraz solidnie przygotować się do III Spadochronowych Mistrzostw Polski. Myślę również o poprawieniu obecnego rekordu.

— Jeszcze jedno pytanie: można wiedzieć czym interesujecie się poza lotnictwem?

— Uważnie śledzę wszystko to co łączy się z rozwojem telewizji, zresztą nic w tym dziwnego, bowiem z zawodu jestem radiotechnikiem.

Dla uzupełnienia dodam, że Jerzy Koss poprawił dotychczasowy rekord Jerzego Łoboddy o 14,84 m. W rezultacie jednak rekord świata w tej kategorii skoków pozostał nadal w Aeroklubie Warszawskim, ponieważ obaj rekordziści są członkami tego samego klubu.

Rozmowa, którą przeprowadziłem z nowymi rekordzistami, utwierdziła mnie w przekonaniu, że nasi młodzi skoczkowie mają wiele chęci, zapału i co najważniejsze dużo ambicji sportowej. Reasumując, polskie spadochroniarstwo jest obecnie w posiadaniu trzech aktualnych rekordów światowych: Jerzego Kubaczewskiego (1954), Romany Skatulskiej i Jerzego Kossa (1955). Należy więc życzyć naszym skoczkom coraz lepszych wyników sportowych i bardziej śmiałego niż dotychczas atakowania rekordów krajowych i światowych.

(Mal)

NA TROPACH INSPEKTORA LOTNICZEGO

Ołowiane niebo wisiało nad Warszawą. Dął dość silny wiatr, ale było ciepło, toteż czułam się nieszczególnie idąc na przystanek 113-tu ubrana w kożuch, spodnie, grube narciarskie buty i futrzane rękawice. Było mi gorąco, ciężko, a ludzie patrzyli na mnie tak jakoś dziwnie... jakby mi brakowało piątej klepki. Z ulgą też wsiadłam do stojącego już autobusu.

Uff. Przestałam się pocić, ale ogarniał mnie coraz większy niepokój. Pierwszy lot! Podróżowałam już wprawdzie kilka razy samolotami „Lotu", ale to się podobno nie liczy. Dopiero przelot otwartym, dwuosobowym CSS-em miał dać mi odczuć prawdziwy smak powietrza i pełnię wrażeń. Zaczęły mi się przypominać różne anegdoty i straszne opowiadania, co wyprawiają piloci z takimi biednymi nowicjuszami, jak starają się ich zgnębić, zmiażdżyć różnymi ewolucjami w powietrzu. Chciałeś emocji, to je masz, nie zapomnisz ich do końca życia! Jechałam, autobus zbliżał się nieuchronnie do lotniska, a moje samopoczucie było coraz podlejsze. Wpatrywałam się z uporem w plecy siedzącego przede mną pilota Andrzeja Jankowskiego, z którym miałam lecieć i usiłowałam odgadnąć, czy okaże się „figlarzem", czy też będzie miał odrobinę litości. W każdym razie postanowiłam jedno: nie dać się, nie okazywać strachu... za wszelką cenę nadrabiać miną!

Na lotnisko nie chcieli wpuścić. Tłumaczyłam strażnikowi, że jestem z redakcji „Skrzydlatej", że za pół godziny mam lecieć. Nie pomagało. Bez przepustki nie da rady. Pokazałam na oddalającego się kapitana: — Lecę z pilotem Jankowskim — perswaduję. Chwila namysłu, podejrzliwe spojrzenie i wreszcie słyszę wyrzucone z niechęcią w głosie „...ch pani wchodzi". Odkąd znalazłam się na terenie lotniska, zaczęłam zgodnie z planem chodzić trop w trop za inspektorem i pilotem w jednej osobie. Chodziłam tak do końca tj. do chwili powrotu do Warszawy... pociągiem. Ale nie uprzedzajmy faktów.

Odlot nie odbył się zgodnie z planem o 9, ale z powodu złej widoczności na trasie dopiero o 12. Mgła podarowała mi więc 3 godziny. Poszłam nad Wisłę szukać utraconej równowagi. Na próżno. Znalazłam za to na nadbrzeżnych krzakach śliczne kosmate wiosenne bazie, które potem wiozłam ze sobą cały czas.

Przed godziną 12 ulokowałam się, a właściwie wpakowano mnie do kabiny i dopięto pasy ochronne. Teraz już nie mogłam się ruszyć. Tak podobno jest dobrze i bezpiecznie. Jeszcze chwila oczekiwania na jakieś potrzebne papierki i samolot zaczął sunąć podskakując po lotnisku. Kiedy podrzuty ustały domyśliłam się, że jesteśmy w powietrzu. A więc teraz już bezapelacyjnie 2 godziny lotu. Zaczęłam się niepewnie rozglądać wokoło. Niebo było szare, nieprzychylne, a cały świat wokoło zasnuty i ponury. Początkowo z wielkiej emocji nie czułam nic, ani wiatru, ani huśtania, ani huku silnika. Dopiero po godzinie zrobiło mi się zimno. Strasznie zimno. Kożuch, pilotka, spodnie, nawet buty zrobiły się nieprawdopodobnie przewiewne. Chciałam się jakoś zsunąć niżej, schować za owiewkę, ale nie dało się, pasy trzymały mocno. Na domiar złego zaczęła się huśtawka. W górę, w dół, na boki!

Pilot obejrzał się. Starałam się odpowiedzieć mu uśmiechem. Ale miałam tego dość. W dole sunął w oparach białej mgły długi czarny wąż. Pociąg. Ileż dałabym za to, żeby znaleźć się teraz w zapchanym wagonie, w tłoku, w zaduchu, ale żeby przestało nareszcie tak dąć, żeby nie słyszeć tego dokuczliwego ogłuszającego trzeszczenia silnika, od którego boli głowa, żeby stanąć na twardym gruncie, a nie być podrzucaną jak piłka.

Wskazówki zegarka zbliżały się powoli do godz. 14, a więc — już niedługo. Nie pamiętam kiedy i co sprawiło mi tyle radosnej ulgi, jak widok malutkich hangarów, baraków i stojących obok samolotów, wyglądających z góry jak zabawki moich synów.

Po chwili usiedliśmy. CSS toczył się jeszcze chwilę po nierównościach fordońskiego lotniska i stanął. Silnik przestał ryczeć. Otoczyli nas jacyś ludzie. Zgrabiałymi palcami próbowałam odpiąć pasy, usiłując bezskutecznie opanować wstrząsające mną dreszcze. Wygramoliłam się w końcu z tego pudła i razem z kapitanem poszliśmy do baraku, który jest siedzibą Aeroklubu Bydgoskiego. Nie zabawiliśmy tam jednak długo, po pierwsze dlatego, że sprawy aeroklubu miały być odłożone na dzień następny, po drugie — w baraku było też bardzo zimno, a po trzecie — w szkole szybowcowej odległej stąd o kilkaset metrów czekał gorący obiad.

Może dlatego, iż byłam bardzo zmęczona i zziębnięta, że szumiało mi w głowie i w uszach, a może dlatego, że zaczął siąpić drobny dokuczliwy deszcz, otoczenie i sam budynek szkoły zrobił na mnie przykre wrażenie. Zaniedbany, obdrapany, we wnętrzu zacieki i znowu to dokuczliwe zimno. Jest to jednak budynek administracyjny, w którym mieszkają tylko instruktorzy. Uczniowie rozlokowani zostali w baraku. Zwiedziliśmy go jednak dopiero wieczorem, a teraz udaliśmy się na górne lotnisko, gdzie odbywało się szkolenie praktyczne. Po drodze minęliśmy hangar, który jak nas poinformował obecny kierownik wyszkolenia ob. Hadaczek — wybudowany został przez personel szkoły dla lepszego wykorzystania godzin lotnych, a także zaoszczędzenia czasu marnowanego dotąd przy transporcie szybowców z dość odległych hangarów aeroklubu. Kapryśna kwietniowa pogoda — objaśnia dalej ob. Hadaczek — racząca nas aż nadto godzinami deszczu lub silnych porywistych wiatrów, bardzo nam utrudnia szkolenie, toteż wykorzystujemy na loty dosłownie każdą sprzyjającą chwilę. Jak bardzo pomaga nam w tym zgromadzony na miejscu sprzęt, nie trzeba chyba wyjaśniać.

Tego dnia, którego przylecieliśmy, szkolenie na ABC-aku trwało od godziny 5 rano i miało się odbywać aż do zmroku. Uczono się latania nad przeszkodą, czyli nad wyciągarką. Mimo siąpiącego deszczu młodzież i instruktorzy Helena Hrynko, B. Nyłk i Wróblewski zwijali się jak w ukropie. Pośpiech. Nad wszystkim dominował pośpiech. Trzeba za wszelką cenę skończyć nakreślony program w ramach 4 tygodni turnusu. Takie zadanie, bardzo niełatwe przy panujących tu w kwietniu warunkach atmosferycznych, postawił sobie personel szkoły. Jest tu przecież młodzież, która chce latać. I jak tu nie pomóc i nie przeszkolić np. młodego górala Marka, który przyjechał do Fordonu aż z Nowego Targu. Przyjechał w pierwszych dniach kwietnia, ale nie przywiózł ze sobą zezwolenia rodziców, które jest bezwzględnie wymaganym dokumentem przy przyjmowaniu nieletnich na szkolenie. Odesłano go zatem do domu. Po kilku dniach wrócił... z zezwoleniem. Przekonał ojca, „zrobił" ponownie pociągiem ponad 500 km i jest. Nadrabia teraz stracony czas.

Przykład Marka nasunął mi na myśl pewną palącą sprawę, o której opowiadał ob. Franciszek Gołata. Chodzi tu o sprawę należytego informowania młodzieży przez Zarządy Wojewódzkie LPŻ i aeroklubu, co należy z sobą przywieźć do szkoły szybowcowej i to zarówno jeżeli chodzi o dokumenty jak i o ekwipunek osobisty. Chłopak przyjeżdża na miesięczny turnus do szkoły tak jakby się wybierał na wieczorek taneczny, bardzo często w granatowym garniturze i w zamszowych pantoflach, nie przywożąc z sobą nawet szczoteczki do zębów. Powiedziano mu bowiem w ZW, że całe wyposażenie otrzyma w szkole. Jest to prawdopodobnie jeden z środków taniej reklamy, mający na celu zwerbowanie jak największej ilości uczniów, ale jakże szkodliwy!! Ciekawe skąd szkoły mają brać umundurowanie, bieliznę i obuwie? W przypadku Fordonu pożyczono w Lisich Kątach płaszcze i mundury po SP.

Problem ten jest jednak aktualny w wielu szkołach i najwyższy już chyba czas, żeby przestać się wzajemnie „kiwać". Instytucja wysyłająca chłopca czy dziewczynę na szkolenie ma obowiązek dokładnego i rzetelnego informowania jakie „papierki" i co z osobistych rzeczy trzeba mieć ze sobą.

I druga sprawa warta zastanowienia rzuciła mi się w oczy w Fordonie. Chodzi o to, czy słuszna jest polityka kierownictwa i instruktorów szkoły polegająca na tym, żeby za wszelką cenę wyszkolić pełną liczbę zgłoszonych uczniów, nawet tych najsłabszych, bez względu na to czy są widoki zrobienia z nich w przyszłości pilotów, czy też nie. Rozumiem doskonale, że taka eliminacja jest przykra, że pociąga za sobą rozgoryczenie, żal, a nawet łzy i że nie jest łatwa. Instruktor zawsze ma nadzieję, że może jednak jeszcze coś się da zrobić, że kandydat czy kandydatka złapie wreszcie tę iskrę i się podciągnie. Niemniej jednak selekcja jest konieczna, a odrzucenie tych najsłabszych umożliwi instruktorom poświęcenie większej uwagi zdolniejszym. Inspektor Jankowski polecił pilnować tego zagadnienia, powołując się na Zarządzenie ZG zezwalające na odrzucenie 30% kandydatów z turnusu.

Tego samego dnia wieczorem po kolacji byliśmy jeszcze na odprawie, polegającej na omówieniu przez kierownika wyszkolenia ćwiczenia na dzień następny oraz przedyskutowaniu przez instruktorów i uczniów popełnionych w czasie lotów błędów.

Przyznam się szczerze, że forma przyjęta w Fordonie nie podobała mi się i nasunęła zastrzeżenie, czy ma ona jakąkolwiek wartość dydaktyczną i szkoleniową. Operowano tu właściwie tylko ogólnikami, wysuwając za mało konkretnych faktów. Mówił właściwie tylko instruktor, a powinni byli mówić uczniowie. Na podstawie zauważonych błędów instruktor winien sprawdzić u kandydata wiadomości teoretyczne, wciągnąć do dyskusji, zainteresować. Trzeba zrozumieć, że po całodziennym wysiłku fizycznym młodzież jest zmęczona i co tu dużo mówić... drzemie, więc jeśli się jej nie zmusi do wspólnego omawiania, wiele pożytku z takiej narady nie wyniesie.

Wytykając niedociągnięcia, niesprawiedliwością byłoby pominąć osiągnięcie, jakim jest bez wątpienia niespodziewanie wysoki stopień zaawansowania tego najtrudniejszego zawsze, pierwszego, kwietniowego turnusu. Żeby przy tak złych warunkach atmosferycznych wykonywać w połowie kwietnia już ósme kolejne ćwiczenie, trzeba było nie lada wysiłku i wielkiego wkładu pracy zarówno instruktorów jak i uczniów. Tym bardziej, że ćwiczenia te wykonywane były na ogół nieźle.

A teraz trochę o tzw. obiektywnych trudnościach fordońskiej szkoły. Najgłówniejszą z nich jest sprawa pieniędzy na inwestycje. W barakach panuje przeraźliwe zimno. Piece stoją dopiero od kilku dni, a rur do nich w dalszym ciągu nie ma, praktycznie są więc bezużyteczne. Pytam ob. Gołatę o przyczyny takiego niedbalstwa. Otrzymałam wyjaśnienie, że wprawdzie ZG przeznaczył dla Fordonu na ten cel 11 000 zł (jedenaście tysięcy złotych), to jednak Szkoła Szybowcowa otrzymała od Zarządu Wojewódzkiego w Bydgoszczy, który jakoby gotówkę przejął, tylko zł 1 000 (jeden tysiąc) i to bardzo późno. Nie chcę tu komentować tego wypadku, cytuję tylko słowa ob. Gołaty.

Chciałabym jednak zaznaczyć, że podany wyżej fakt nie jest niestety odosobniony. Wypowiedzi innych działaczy wskazują również na to, że sprawy finansowe w terenie mocno kuleją. Np. żaden z klubów nie otrzymał jeszcze z ZG swojego preliminarza budżetowego, ba, nie otrzymał nawet zawiadomienia o przyznanych mu kredytach. A przecież zgodnie z informacją udzieloną przez Prezesa ZG gen. Turskiego na odprawie pionu lotniczego, jednostki mają być samodzielnymi gospodarzami na swoim terenie. Ale jak tu być gospodarzem, kiedy się nie wie czym się dysponuje, kiedy Zarządy Wojewódzkie w dalszym ciągu przechwytują pieniądze i wypłacają jednostkom tyle, ile uważają za stosowne, a nie tyle ile dla nich przeznaczono i to z wielkimi oporami, po długich prośbach i naleganiach. Wydaje się, że sytuacja dojrzała już na tyle, że nad uzdrowieniem jej trzeba się dobrze zastanowić.

Następnego dnia zgodnie z planem powędrowaliśmy na dół do aeroklubu. Pogoda rano była znośna, toteż wyciągano tu przed hangary szybowce. Zaczęły się próbne oblaty.

Siedząc na ławeczce przed barakiem i grzejąc się w słońcu myślałam bez najmniejszej przyjemności o popołudniowym starcie. Miałam nadzieję, że może „mój" pilot Andrzej Jankowski nie zdąży przejrzeć tych wszystkich papierków, wykazów, segregatorów, jakie mu przedłożono. A może tak zmarznie w lodowatym baraku, że mu się odechce i polecimy dopiero jutro rano? Tym razem „uratował" mnie wiatr. Zerwał się wczesnym popołudniem i wzmagając się z godziny na godzinę zamienił się pod wieczór w prawdziwy huragan. Było więc „wolne" popołudnie, które można było poświęcić na omówienie spraw aeroklubu.

A oto „kwiatuszek" z Wydziału Planowania ZG, który pokazano mi na wstępie: Aeroklub Bydgoski otrzymał z Warszawy zawiadomienie, iż swoich kandydatów na szkolenie lotnicze ma wysyłać do... odległego o 160 km Strzebielina, mając szkołę pod bokiem. Dziwoląg może śmieszny, ale i kosztowny. I to teraz, w dobie obniżki kosztów własnych.

Jeżeli chodzi o sprawy wewnętrzne aeroklubu, to pokrótce inspektor Jankowski ma tu do zarzucenia dwie rzeczy — przede wszystkim niewłaściwy dobór ludzi na szkolenie. W Fordonie, chcąc sobie zapewnić pełny plan ilościowy zapomina się o tym, że nie mniej ważnym jak ilość jest również problem jakości młodego narybku. Trzeba pamiętać, że kandydaci powinni być tak dobierani, żeby po ukończeniu szkolenia II kl. odpowiadali wiekiem i wykształceniem warunkom szkolenia samolotowego, a następnie w Oficerskich Szkołach Lotniczych. Następnym niedopatrzeniem jest to, że pod koniec drugiej dekady kwietnia około 80% pilotów szybowcowych było jeszcze bez egzaminów lub z egzaminami, ale... niepełnymi.

Tyle spraw zasadniczych, o których warto wspomnieć, bo są one do naprawienia. Nie będę opisywała wszystkich rozmów z tego popołudnia, chociaż wszystkie były na tematy lotnicze. Słuchałam, ale myślami byłam już na starcie, który zapowiedziany został nieodwołalnie na dzień 18 kwietnia godz. 10.

(c.d.n.)

ANNA HOFFMANN

Startuje LIS-03

Napisał: Bogusław Kitzman (2) **Ilustrował: Janusz Grabiański**

NABIERAMY wysokości, coś jednak dzieje się niepożądanego. Kadłub cichutko, głucho huczy. Taki dźwięk wydają kadłuby przy trzepotaniu usterzenia przed zwaleniem. Naciskam guzik telefonu.

— Andrzej, wydaje mi się, że słychać trzepotanie...

— Spójrz najpierw na prędkość — zabuczało w słuchawkach.

Dziwne, prędkość prawidłowa, a drgania nie ustają. Co gorsza, na wskazaniach obrotomierza nie można polegać. W słuchawkach znowu słyszę głos Andrzeja:

— Uważaj, rozpoczynamy przeloty, najmniejszą prędkość na razie opuszczam, zrobimy ją pod koniec.

Dalszy ciąg pomiaru — to czterdzieści minut na pozór monotonnego latania na wysokości stu pięćdziesięciu metrów. Kilkanaście przelotów — ciągle nad tym samym terenem. Dla pilota jest to jednak lot dość trudny, a i od obserwatora wymaga porządnego skupienia uwagi. Andrzej poinformował „Gwiazdę" o przystąpieniu do pomiaru. Potem troskliwa „Gwiazda", zaniepokojona dłuższym milczeniem wołała Lisa 03. Na to Lis 03 poprosił, żeby dać mu spokój, chociaż przez pół godziny...

Jednocześnie, z konieczności, dowiadujemy się ciągle przez radio o innych samolotach: „Janek" prosi o dokładny czas, „Oleńka" zawiadamia, że jest na kręgu z wiatrem, ktoś żegna się z radiostacją tradycyjnym „koniec, dowidzenia". Większość tych samolotów jest dla nas niewidoczna, oddaliliśmy się już porządnie od lotniska i dlatego cenne informacje, kto wypuścił już podwozie, a kto jest na prostej, właściwie nam przeszkadzają. Za to przyjemna jest wiadomość, że samoloty nie zlatują się na lotnisko chaotycznie, jak stado wron na pole, ale, że ktoś nimi kieruje i czuwa nad ich bezpieczeństwem.

Pod nami przesuwają się pola, do znudzenia ciągle te same pola, dwa stawki i kościół. Dwanaście razy już przedefilowaliśmy nad tym samym wiejskim kościółkiem, stawkami i kapustą.

Wtedy nie przeczuwałem wcale, że za kilka minut jeszcze raz obejrzę sobie tę pożyteczną jarzynę i to z bliska. Zaledwie bowiem zaczęliśmy przeloty na najmniejszych z podanych przez program prędkości, kadłub zaczął huczeć, cały samolot drżał, ostrzegał oczywiście przed zwaleniem, jak każdy dobry samolot, ale prędkościomierz uparcie twierdził, że margines bezpieczeństwa jest nieprzekroczony.

Nagle, łup! „Piątka" zwala się brutalnie, przechylając się w lewo i silnie do przodu. Przepada gwałtownie wbrew wskazaniom prędkościomierza, a już całkowicie wbrew elementarnym zasadom bezpieczeństwa. Drążek, pchnięty natychmiast przez Andrzeja do przodu, wydaje się godzić na ten rodzaj nurkowania, ale to tylko jego podstęp. Zmusza tym „Piątkę" do nabrania zbawiennej prędkości, potem cofa się akurat w porę, aby wyprowadzić samolot nad samą ziemią i nie dopuścić do zderzenia głów kapuścianych z głowami dzielnych badaczy w locie.

W pamięć ludzką wbijają się wyraźnie obrazy oglądane w sytuacjach niezwykłych. Przechowuję w pamięci kilkanaście takich scen z okresu wojny, a teraz do tej kolekcji przybył wizerunek zagonów kapusty. W każdym razie z uznaniem myślę o szybkości reakcji Andrzeja, od której przed chwilą uzależniona była całość naszych skromnych osób.

Wreszcie domyślam się, że w instalacji prędkościomierza musi tkwić jakiś defekt! Oczywiście! Jak mogłem nie zauważyć tego od razu? To samo pewnie myśli Andrzej, bo mówi:

— Pamiętasz wczorajsze przeciągnięcia? Zwalała się nam przecież na mniejszych prędkościach. Wracamy sprawdzić Pitot'a.

Dla niewtajemniczonych wyjaśniam, że rurka Pitot'a jest nadajnikiem prędkościomierza.

A więc wracamy. Lecimy na trochę większej wysokości, niż w „pierwszą" stronę, dlatego pasy startowe lotniska są wyraźnie widoczne od dłuższego czasu.

Zezwolenie od „Gwiazdy" na lądowanie, przepisowe cztery zakręty, wypuszczenie podwozia i już jesteśmy na prostej przed pasem, na którym za chwilę siądziemy. Lekkie przyhamowanie i dodatkowy szum, samolot schodzi teraz bardziej stromo. Podczas wypuszczania klap obserwuję ich mechaniczny wskaźnik. Dwa języczki przesuwają się mozolnie z „Z" na „O" i skwierczą przy tym jak kawałki słoniny rzucone na patelnię. Wskaźnik zaciął się nam wczoraj dwa razy, dzisiaj wprawdzie działa, ale jest niewygodny, umieszczony w złym miejscu, trzeba będzie go poprawić.

Natomiast po zetknięciu się głównych kół z betonowym pasem lotniska przednie kółko przywiera zdecydowanie do ziemi, kończymy dobieg, a potem kołujemy wygodnie i przyjemnie, co jest zaletą nowoczesnego trójkołowego podwozia. Po prostu jedzie się jak samochodem, a poziome położenie kadłuba potęguje to złudzenie. Nie trzeba wykręcać się ciągle „żmijką" w poszukiwaniu przeszkód, co tak daje się we znaki na samolocie z klasycznym podwoziem dwukołowym, a i prędkość nasza jest większa, bo hamulce są mocną stroną „Piątki". Za to z amortyzatorami będą jeszcze kłopoty: lewy, jak to się mówi — „siadł" przy lądowaniu na pewno, bo lewe skrzydło mamy wyraźnie niżej. Dzięki doskonałym hamulcom Andrzej ustawił samolot precyzyjnie na jego zwykłe miejsce na płycie, tuż przy grupie mechaników. Jak zawsze przy wyłączaniu silnik zaryczał przez chwilę na zwiększonych obrotach i gwałtownie zamilkł, zgaszony iskrownikiem.

Wychodzimy z samolotu. Rzeczywiście, amortyzator siedzi. Kontrolna gumowa obrączka znacznie się przesunęła przy lądowaniu. Ale nie to jest teraz najważniejsze. Co się stało temu cholernemu prędkościomierzowi? — oto problem. Na razie idziemy do hangaru. Zadanie lotu nie kończy się w chwili powrotu na ziemię. Trzeba jeszcze podać godziny startu i lądowania, zameldować o przebiegu lotu, napisać sprawozdanie, no i zanieść na swoje miejsce spadochron, spidobarograf i resztę ekwipunku.

Kiedy wracam po pewnym czasie znów na płytę do samolotu, widzę jak „największy z Turków" bada już tajemnicę prędkościomierza. Właściwie widać tylko nogi szeroko rozstawione na chodniku skrzydła oraz pokaźną, a najmniej szlachetną część ludzkiego ciała. Reszta Bednarka, przewieszona przez lewą burtę kadłuba, ginie całkowicie w czeluściach kabiny. Tablica przyrządów już odkręcona. Bednarek wchodzi teraz cały do kabiny, siada na fotelu i szuka przyczyny nieszczelności w obwodzie. Z kabiny wylatują kawałki gumowych rurek oraz krótkie warkliwe zdania omawiające czysto osobisty stosunek Bednarka do takich obwodów, które przed lotem są szczelne, a po locie nie. Potem dowiaduję się, w jakiej pozycji wisieliby pod koniec swego życia osprzętowcy, gdyby prędkościomierz okazał się nieszczelny po ich skalowaniu.

Słuchając tych wyrazów, z furkotem wyfruwających z kabiny, podziwiam jak dźwięczna może być polska mowa, jeśli tylko odpowiednio wymawia się literę „r". Wchodzę na skrzydło i teraz ja z kolei przybieram tę kontemplacyjną postawę, w której niedawno zastałem Bednarka. Odtąd razem grzebiemy w kabinie posługując się tzw. „katarynką", czyli przyrządem w kształcie czarnej puszki z wystającą niklową korbką.

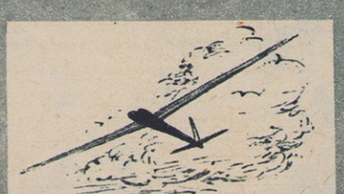
— Jest, jest! — woła uradowany Bednarek.

Chodzi oczywiście o przyczynę nieszczelności. Jest nią mała dziurka w jednym z gumowych przewodów ciśnienia statycznego.

Ostra, wywinięta krawędź blachy na tablicy przyrządów uszkodziła przewód. Oto z jakiego „głupiego" powodu można sobie nabić guza, a nawet, powiedzmy to sobie całkiem bez dramatyzowania, zabić się. Skoro już jesteśmy przy tym smutnym temacie, pozwolę sobie zauważyć, że nie słyszałem jeszcze, żeby kto zginął inaczej niż „głupio". Pilot nurkujący na stację kolejową, aby nieśmiertelnym, wiecznie młodym sposobem odczytać nazwę miejscowości i rozbijający samolot o niedostrzeżoną w porę wieżę triangulacyjną; stary as z tysiącami wylatanych godzin przeciągający maszynę w zakręcie nad ziemią, giną zawsze „głupio". Zresztą rozstrząsanie błędów pilotażu nie jest rzeczą autora, który sam jest pilotem od siedmiu boleści, niegodnym zapiąć spadochronu prawdziwym asom.

Defekty, wykryte przez nas w locie, usunięto jeszcze tego samego dnia, ale z ich powodu wszystkie zanotowane wyniki pomiaru straciły swą aktualność i lot trzeba będzie powtórzyć. Tego samego zdania byli koledzy. Wyrazili swą myśl gruboskórnie, osądzając jaki to papier mogą zastąpić notatki z naszego lotu. Albowiem język, którym posługujemy się w pracy na codzień, nie brzmi „jak aniołów mowa" i wcale, ale to wcale nie jest miękki „jako nimfy skarga".

(cdn)



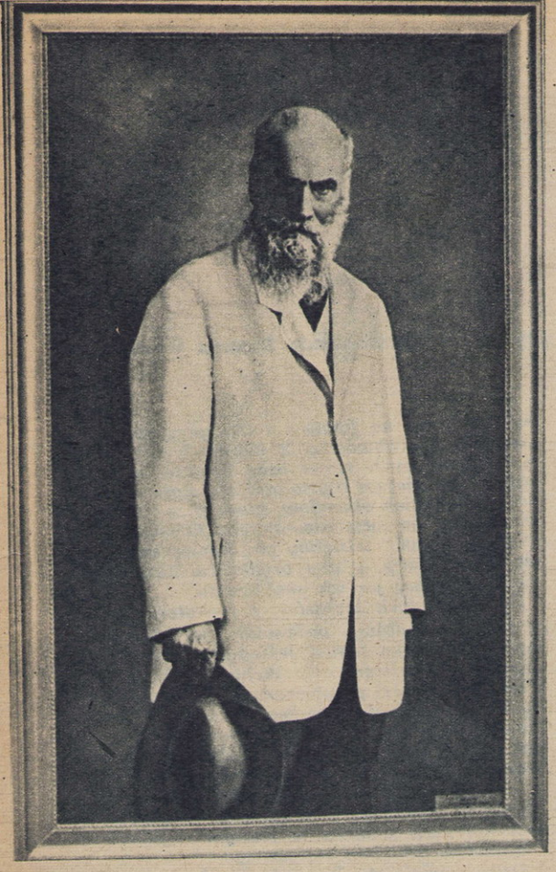
WOJCIECH LIPNIACKI

Na szlaku

Chmur białych las wysokopienny
kunsztownie wiatru dłoń wystrzygła.
Na jego fioletowym cieniu
szybowiec oparł długie skrzydła.

Pilot poprzez lśniące plaxi
chmur urzekł wypiętrzony grzebień:
w zakręt się rzucił, prędkość zwiększył
i wnet go obłok wchłonął w siebie.

Gdy na przyrządów szkłach zawisną
twe oczy czułe jak obiektyw,
wiedz, wierny, druhu, że z lotniska
leci za tobą śpiew poety.



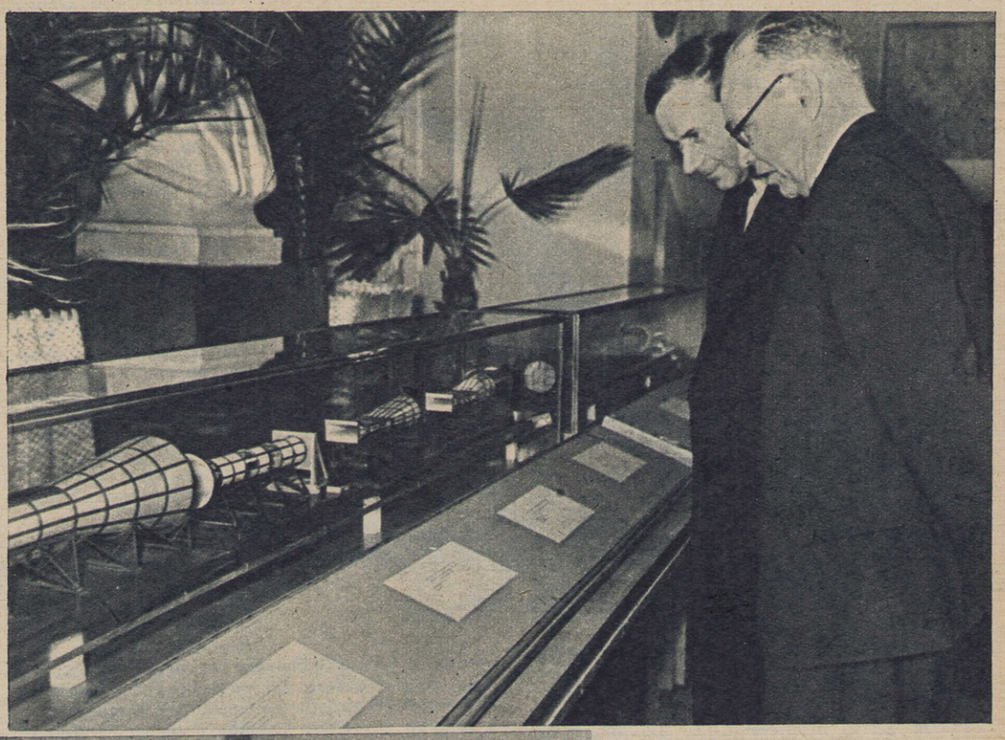
Portret Mikołaja Żukowskiego w jednej z sal muzeum.

W Muzeum Mikołaja Żukowskiego

Fotoreportaż własny B. Wdowienko

W Moskwie, przy ul. Radiowej Nr 17 znajduje się muzeum poświęcone pracom wielkiego rosyjskiego uczonego Mikołaja Żukowskiego, którego Lenin nazwał „ojcem rosyjskiego lotnictwa". Zamieszczone na tej stronie zdjęcia przedstawiają pomieszczenia muzeum, które w latach 1915—1920 służyły Mikołajowi Żukowskiemu za teren prac naukowych.

Wśród osób zwiedzających muzeum często można spotkać uczniów Mikołaja Żukowskiego, znanych dziś działaczy i konstruktorów lotniczych. Oto od lewej: zasłużony działacz nauki i techniki — K. Uszakow, doktor nauk technicznych — G. Ozierow, członek Akademii Nauk, Bohater Pracy Socjalistycznej — A. Tupolew, zasłużeni działacze nauki i techniki — G. Sabinin i G. Musinianc oraz Bohater Pracy Socjalistycznej — A. Archangielski.

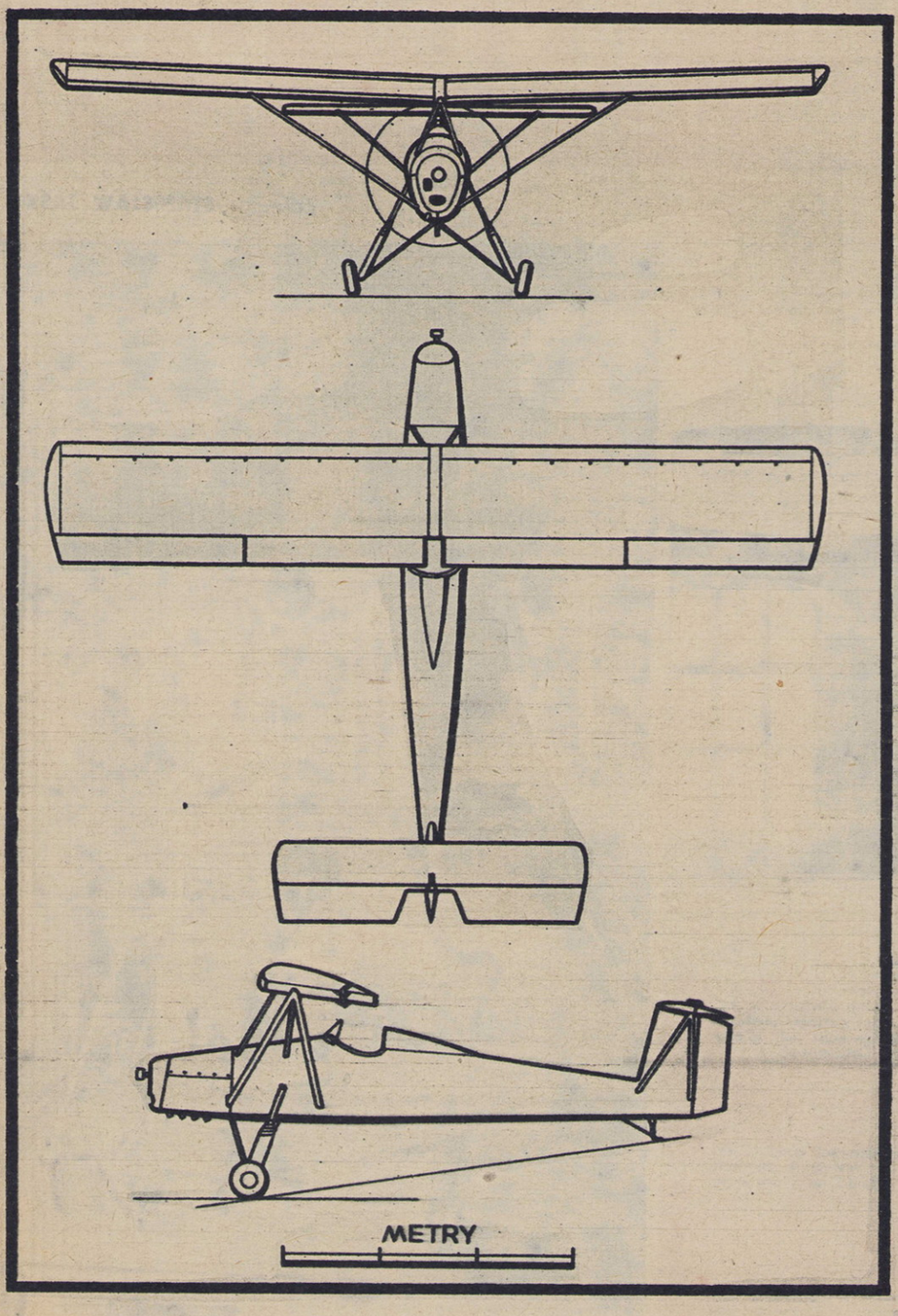


Wyżej: Jedna z sal muzeum gromadzi liczne modele wykonane osobiście przez Mikołaja Żukowskiego, które wykorzystywał on podczas przeprowadzania swych doświadczeń z zakresu aerodynamiki. Zdjęcie przedstawia gablotkę z modelami tuneli aerodynamicznych, wśród których jest również model tunelu skonstruowanego w r. 1902 na Uniwersytecie Moskiewskim — jednego z pierwszych tego typu na świecie.

◆

Z lewej: Fragment sali poświęconej rozwojowi radzieckiego lotnictwa. Zgromadzono tu modele radzieckich samolotów wszelkich typów, a.m. in. (na zdjęciu) modele: samolotu komunikacyjnego Il-12, myśliwca odrzutowego MiG-9, bombowca dalekodystansowego Tu-4 i inne. Przy modelach tych zawsze skupia się wielu odwiedzających muzeum.

SAMOLOT LF–1 NRF



SAMOLOT LF-1 „Zaunkönig" nie jest konstrukcją nową. Został on skonstruowany w czasie ubiegłej wojny przez grupę studentów Wydziału Lotniczego Politechniki w Brunświku pod kierunkiem prof. Wintera. Po zakończeniu wojny prototyp został przewieziony do Anglii i tam w 1945 r. nastąpiło jego oblatanie oraz szereg badań. Obecnie prototyp „Zaunkönig" znajduje się w Niemczech zachodnich, gdzie planuje się jego produkcję seryjną.

Samolot ten zasługuje jednak na uwagę ze względu na swą niezwykle prostą i lekką konstrukcję, a także łatwość produkcji, eksploatacji i pilotażu. Podkreślić należy zwłaszcza tę ostatnią cechę. Według opinii angielskiej pilotaż samolotu można było po 10-minutowej instrukcji ustnej powierzyć każdemu pilotowi szybowcowemu z kategorią B. Podobno do startu wystarczy pchnąć do przodu dźwignię gazu i... czekać, aż maszyna oderwie się od ziemi. Samolot jest też mało wrażliwy na przeciągnięcie i zupełnie nie wchodzi w korkociąg. Z powyższych względów „Zaunkönig" może być wykorzystany do samodzielnego przeszkalania pilotów szybowcowych na samolotowych (podobną funkcję u nas mógłby spełniać np. motoszybowiec „Pegaz").

LF-1 „Zaunkönig" jest jednosilnikowym, jednomiejscowym, zastrzałowym górnopłatem, konstrukcji mieszanej.

Skrzydło dwudzielne, o obrysie prostokątnym i stałym profilu, odznacza się wzniosem 2°. Konstrukcja skrzydła — drewniana, z jednym dźwigarem i kesonem noskowym wykonanym ze sklejki i pracującym na skręcanie. Tylna część skrzydła kryta płótnem. Na krawędzi natarcia skrzydła umieszczone są stałe skrzela (sloty) konstrukcji metalowej. Klapy szczelinowe zajmują całą krawędź spływu skrzydła między lotkami i uruchamiane są ręcznie. Wychyleniu klap towarzyszy niewielkie, zgodne opuszczenie lotek. Płat zamocowany jest w dwóch punktach do kozła z rur chromowo - molibdenowych o przekroju kroplowym, zabudowanego na kadłubie oraz podparty z każdej strony duralowym zastrzałem w kształcie odwróconej litery V. Tak zamocowany płat może się obracać dookoła osi poprzecznej, zmieniając kąt natarcia w granicach od O do 16°.

Opływowy kadłub o małej powierzchni czołowej posiada przekrój eliptyczny. Konstrukcja drewniana, półskorupowa składa się z czterech głównych i kilku pomocniczych podłużnic opartych na wręgach. Całość kryta sklejką. Za płatem mieści się otwarta kabina pilota wyposażona jedynie w najniezbędniejsze przyrządy pokładowe. Przed kabiną umieszczony jest zbiornik paliwa, a za nią — bagażnik.

Usterzenie — konstrukcji drewnianej podobnie jak skrzydła. Usterzenie poziome, o obrysie prostokątnym, osadzone jest na szczycie statecznika pionowego i podparte z każdej strony duralowym zastrzałem. Osiągnięto w ten sposób umieszczenie usterzenia poziomego poza strumieniem śmigłowym.

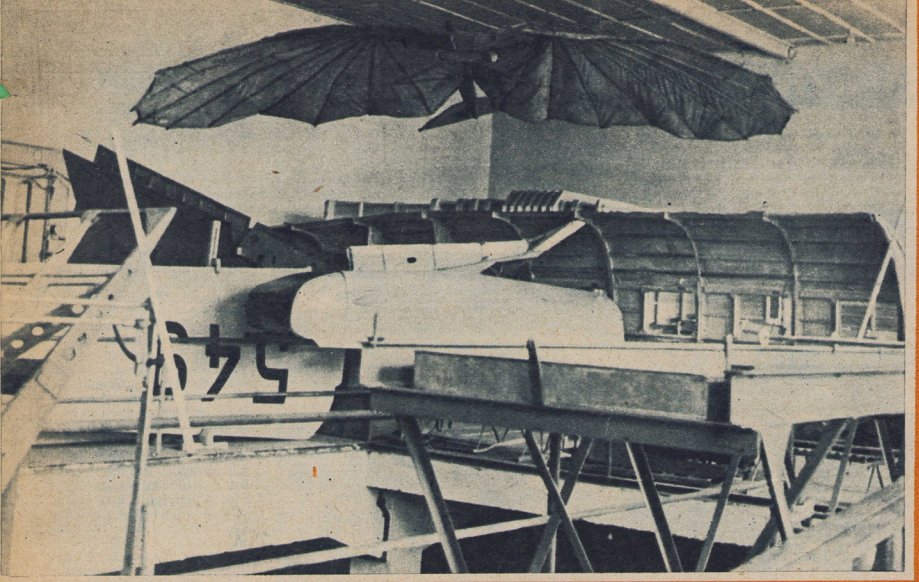
Podwozie stałe o układzie klasycznym. Podwozie główne trójgoleniowe, wyposażone w amortyzatory sprężynowe. Koła niskiego ciśnienia posiadają mechaniczne hamulce uruchamiane nożnie z kabiny pilota.

Napęd samolotu stanowi silnik Zündapp „ZG-92" o mocy 51 KM. Śmigło drewniane, dwułopatowe, stałe.

inż. J. S.

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:	
Rozpiętość	— 8,02 m
Długość	— 6,08 m
Wysokość	— 2,38 m
Powierzchnia nośna	— 8,5 m²
Ciężary:	
Ciężar własny	— 221 kG
Ciężar w locie	— 355 kG
Obciążenie powierzchni	— 41,8 kG/m²
Obciążenie mocy	— 6,95 kG/KM
Osiągi:	
Prędkość maksymalna	— 160 km/h
Prędkość przelotowa	— 135 km/h
Pułap	— 5 000 m
Zasięg	— 400 km
Wybieg przy starcie	— 60 m
Dobieg po lądowaniu	— 30 m

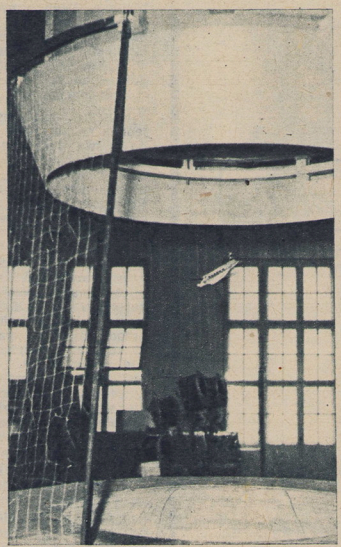


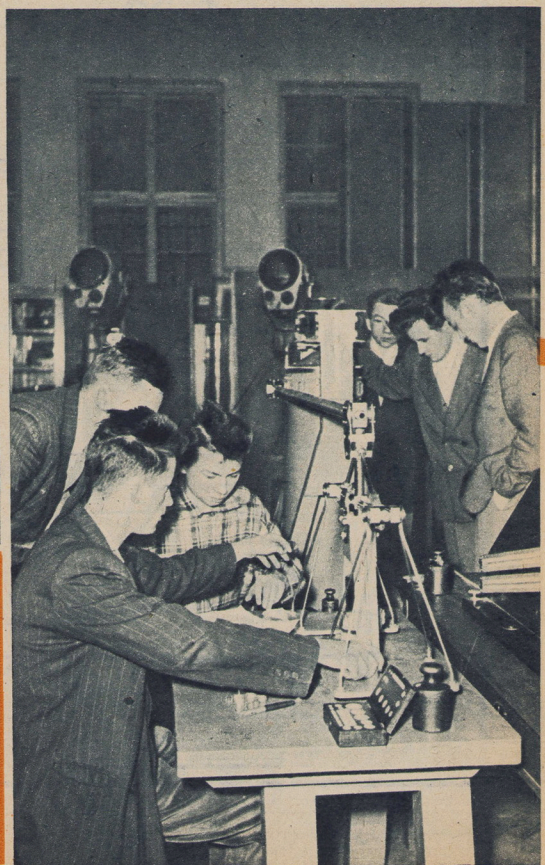
DZIEŃ dzisiejszy właściwie niczym się nie różni od wczorajszego lub tego sprzed tygodnia. W gmachu Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej jak zwykle rojno i gwarno. A przecież jest maj! Chciałoby się wyjechać na wycieczkę, iść do kina lub do parku na spacer. Zasmuconych twarzy jednak nie widać. Być może dlatego, że wkrótce rozpoczynają się wakacje. Wszyscy opanowani są gorączką egzaminów, ćwiczeń i konsultacji. Sale wykładowe, pracownie, kreślarnie, laboratoria i warsztaty, ba! — nawet korytarze i krużganki zapełnione są studentami. Wielu z nich część egzaminów ma już poza sobą, inni czynią do nich ostatnie przygotowania. Praca i nauka wre. I w tym roku jak w latach poprzednich opuszczą Wydział Lotniczy młodzi ludzie z dyplomami inżynierów. Stały postęp techniki lotniczej wymaga licznych wysoko wykwalifikowanych kadr specjalistów. Rodzą się oni tutaj w codziennym trudzie aby później ustąpić miejsca innym, absolwentom szkół średnich. Właśnie tym, którzy pragną w przyszłości poświęcić się studiom na Wydziale Lotniczym, dedykujemy poniższy fotoreportaż. Oto fragmenty zwykłego dnia Wydziału Lotniczego.

DZIEŃ POWSZEDNI WYDZIAŁU LOTNICZEGO PW

Tekst: **JERZY STAROŃ**

Zdjęcia: **STANISŁAW JAŚKO**



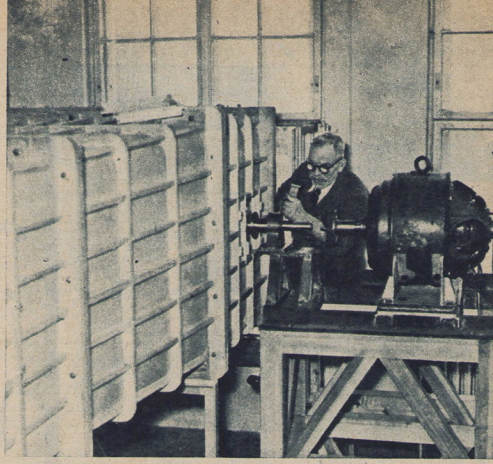


U GÓRY: Części szybowców i różne konstrukcje lotnicze, które złożono w tej sali służą studentom do badań wytrzymałościowych sprzętu. Pod sufitem umieszczono oryginalny szybowiec Otto Lilienthala, sprzed kilkudziesięciu lat. Kiedy on się znajdzie w (nieistniejącym jeszcze) Muzeum Lotnictwa?

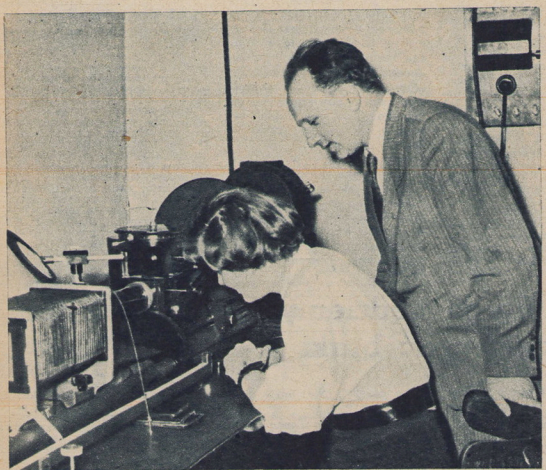
POWYŻEJ: Do ciekawszych doświadczeń należą próby stateczności modeli samolotów w swobodnym locie. Technik Jerzy Łyżwiński (z lewej) i student Stefan Bramski badają własności korkociągowe samolotu ČSS-12 w pionowym tunelu aerodynamicznym.

Z PRAWEJ: Co ci młodzi ludzie ważą? Aby nie było żadnych wątpliwości wyjaśniamy, że waga tunelowa — taka bowiem jest jej nazwa — służy do pomiarów współczynników aerodynamicznych.

Mgr inż. W. Kotlewski (z lewej) dyskutuje ze studentem II roku kursu magisterskiego — J. Teodorowiczem, na temat wysokościomierza badanego w komorze niskich ciśnień.

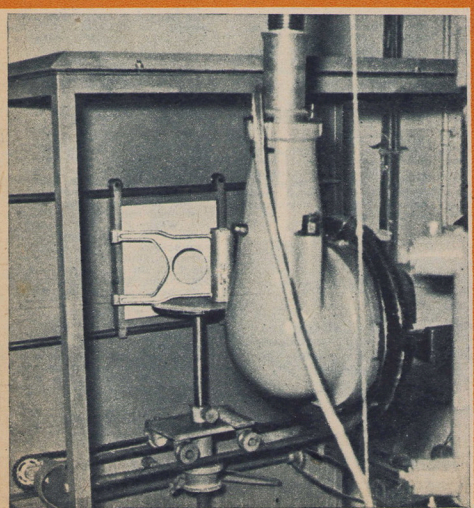


Wydział Lotniczy otrzymuje stale nowe wyposażenie techniczne. Majster Władysław Czajkowski montuje urządzenie napędowe do tunelu o małej turbulencji.



Zainteresowania politechniczne przestały być „przywilejem" mężczyzn. Na Wydziale Lotniczym studiuje także wiele kobiet. E. Jaworska — studentka II roku kursu magisterskiego, obserwuje przez mikroskop próbę stopu łożyskowego. Wyjaśnień udziela mgr inż. L. Kalinowski.

Wśród studentów III roku znajduje się Andrzej Wiśniewski — pilot szybowcowy Warszawskiego Aeroklubu LPŻ — posiadacz Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Zastaliśmy go w chwili badania odkształceń kratownicy kadłuba samolotu.



Z LEWEJ: A oto nowoczesny aparat rentgenowski. Nie służy on tu oczywiście do prześwietlania studentów, lecz materiałów i części konstrukcji. Umiejętność posługiwania się nim jest niezbędna dla przyszłych fachowców specjalizujących się w materiałoznawstwie lotniczym.

Z PRAWEJ: Zakład Wyposażenia Samolotów przy katedrze budowy samolotów dysponuje dużą ilością różnych przyrządów pokładowych. Niedoświadczonemu trudno je poznać. Który z nich wybrać na dzisiejsze ćwiczenia? — zastanawia się mgr inż. W. Kotlewski.

O wolną sprzedaż materiałów modelarskich

JEDNĄ z głównych przyczyn zdecydowanego upadku modelarstwa w Polsce jest brak materiałów modelarskich w wolnej sprzedaży. Do roku 1950 była w Polsce sieć składnic modelarskich, doskonale zaopatrzonych. W tym też okresie czasu — do roku 1952 — wyniki nasze były zbliżone do najlepszych osiągnięć europejskich, jak np. loty modeli Stanisława Żurada, lepsze od ówczesnych rekordów świata (lot wysokościowy modelu silnikowego oraz loty bezogonówki z napędem gumowym). Od tego czasu notujemy kolosalny postęp modelarzy zagranicznych, zwłaszcza radzieckich, przy równoczesnym bardzo nikłym postępie technicznym u nas.

Wprowadzenie wolnej sprzedaży materiałów modelarskich dla zarejestrowanych modelarzy znacznie ułatwi pracę wielu konstruktorom. Modelarze, zwłaszcza starsi, nie dysponują dostateczną ilością czasu, by uczęszczać regularnie do położonych nieraz bardzo daleko modelarni. Również przydziały modelarni nie są w stanie zaspokoić potrzeb modelarzy wyczynowych. Modelarze posiadający własny materiał nie muszą rozliczać się z niego przed instruktorem i mogą eksperymentować i wprowadzać do budowy nowe warianty konstrukcyjne, co w modelarstwie lotniczym jest podstawą osiągnięcia dobrych wyników. Umożliwienie modelarzom pracy w domu nad modelami pozwoli im poświęcić na ten cel dużo więcej czasu, bez szkody dla pracy zawodowej czy nauki.

System otwartych składnic modelarskich, umożliwiających nabywanie materiału przez szerokie rzesze młodzieży, znalazł zastosowanie w Czechosłowacji i na Węgrzech. Państwa te mogą poszczycić się takimi osiągnięciami, jak wielokrotne bicie rekordów świata. Czas pomyśleć o tym i u nas.

MICHAŁ SIEKIERZYŃSKI

Samolot sanitarny w służbie człowieka

NIEMAŁE zdziwienie ogarnęło mieszkańców Nieżychowa w powiecie wyrzyskim, kiedy w dniu 13 kwietnia br. w godzinach popołudniowych wylądował na równinie samolot sanitarny. Niektórzy myśleli, że było to po prostu przymusowe lądowanie. Tymczasem do samolotu podjechała karetka pogotowia, z której przeniesiono do kabiny ciężko chorą pacjentkę. Po krótkiej chwili samolot wystartował.

Na szosie w Nieżychowie długo jeszcze stała grupa ludzi starych i młodych, rozprawiając nad sprawną i szybką pomocą dla chorego ze strony naszej służby zdrowia. Starsi ze zdumieniem i niedowierzaniem wypowiadali swoje zdania na temat przemian, jakie nastąpiły w naszym ustroju, który dla dobra człowieka i jego zdrowia stawia do dyspozycji wszystkie środki.

ALFRED WĄSICKI
Nakło n/Not.

„W a-e-u-roklubach"

W GABLOTCE propagandowej Zarządu Powiatowego LPŻ w Cieszynie (Rynek, Podcienia) znajdują się m. in. cztery lekko już pożółkłe zdjęcia o tematyce sportowo-lotniczej. Poniżej naklejono takie oto, starannie wykaligrafowane napisy:

1. **Naszym pradziadkom nie przyszło nawet na myśl, że człowiek będzie mógł skakać z wysokości kilku tysięcy metrów na ziemię. A dziś — w AEUROKLUBACH LPŻ tysiące młodych SKOCZÓW robi to często i uważają to za rzecz zwykłą. Sport ten jest dostępny i dla Ciebie. W Zarządach Pow. LPŻ i ZMP czekają na takich jak Ty.**
2. **Również w AEUROKLUBACH LPŻ możesz RÓWNIEŻ dostać się na szkolenie w PILOTAŻU silnikowym. Gdy będziesz się pilnie uczył i trenował, zgłoś się do Zarz. Pow. LPŻ.**
3. **Dopasowanie spadochronu na skoczku musi być JAKNAJBARDZIEJ dokładne.**
4. **„Małe lotnictwo" — Modelarstwo — sport rozpowszechniony na całym świecie.**

Nie ma to jak pilna nauka! Zwłaszcza na szczeblu Zarządu Powiatowego LPŻ...

ŻAR TĘTNI ŻYCIEM

PO długim śnie zimowym szczyt Żaru rozbrzmiewa znów gwarem pilotów. Pierwsze dni pobytu w szkole nie wróżyły nic dobrego. Z dnia na dzień Żar pokrywała coraz grubsza warstwa śniegu. Kilka dni bezczynności nie wprowadziło nas — uczestników pierwszego turnusu szkoleniowego — w dobry nastrój.

Dopiero dzień 9 kwietnia przyniósł pewne odprężenie. Zaczęliśmy latać. Radość nasza jednak niedługo trwała, bo zaledwie kilka godzin. Znów zadymka śnieżna, wichura i gwałtownie obniżony pułap zmusił nas do zahangarowania sprzętu. Popołudniowe godziny spędziliśmy o wiele weselej niż kiedykolwiek. Zaczęła się żywa dyskusja na temat wrażeń z pierwszych górskich lotów. Nazajutrz pogoda niestety nie poprawiła się. Za to dzień 12 kwietnia zgotował nam prawdziwą niespodziankę. W tym bowiem dniu dwóch pilotów uzyskało warunki czasowe do Srebrnych Odznak Szybowcowych i jeden do złotej. O tym zresztą była już mowa w nr. 17 „Skrzydlatej". Powtarzam to tylko dlatego, aby wyrazić nasz żal do ZG LPŻ, który dotychczas nie zwrócił Szkole Szybowcowej na Żarze barografów oddanych do wyskalowania jeszcze w roku ubiegłym. Właśnie brak barografu sprawił, że kol. Kondraciuk, mimo wykonania lotu warunkowego do Złotej Odznaki Szybowcowej — warunku tego nie uzyskał.

Drugą bolączką pilotów przebywających na Żarze jest brak drugiego śniadania. Jak wynika z twierdzenia kierownictwa, stawka wyżywieniowa nie przewiduje podobnego tej pozycji. Dlaczego?... Przecież w szkołach ślizgowych kwota przeznaczona na dzienne wyżywienie nie jest większa, a tam drugie śniadania są. Czyżby warunki terenowe wpływały na ten dotkliwy uszczerbek? Prosimy o rozwiązanie tej sprawy, bo... apetyty nam dopisują.

Dalsze dni lotne przyniosły nam dowody zaciętości kolegów. Mimo słabych warunków meteorologicznych i tylko w sumie 4-ch dni lotnych (do 20. IV) potrafiliśmy zdobyć 9 warunków czasowych. Gdyby pogoda dopisała, to do końca turnusu z pewnością wszyscy zrobilibyśmy upragnione dla nas „5 godzin"

BARBARA GRZESKOWIAK

ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

Blaski i cienie szybowników Wrocławia

NIEZBYT sprzyjająca jest tegoroczna pogoda wiosenna. Nic więc dziwnego, że mimo wczesnego rozpoczęcia lotów treningowych i szkolnych nie można się poszczycić większą ilością wyczynów szybowcowych. Nie znaczy to jednak, aby piloci szybowcowi Aeroklubu Wrocławskiego czekali z założonymi rękami. Starają się wykorzystać do maksimum każdą chwilę lepszej pogody. O intensywności lotów szybowcowych może świadczyć fakt, że do dnia 28 kwietnia został wykonany w 100% roczny plan startów za wyciągarką.

W wykonanie tego planu duży wkład dali także instruktorzy społeczni: Gierulski, Majewski i Kochanowski, którzy często pomagali i pomagają w dalszym ciągu instruktorom etatowym w szkoleniu szybowcowym.

Loty dotychczasowe stanowią mało efektowny trening, bez widocznych rekordowych osiągnięć, są jednakże dobrą podbudową pod przyszłe wyczyny. Kontrola techniki pilotażu, opanowywanie nowych typów szybowców, kurs lotów wieczorowych, ślepego pilotażu i akrobacji — to zadania przerabiane w tych dniach, kiedy pogoda nie rokuje nadziei „zaczepienia się".

Poza planem odbywa się szkolenie od podstaw na dwumiejscowym szybowcu typu „Czapla" młodych entuzjastów latania. Dotychczas dwie osoby szkolone od podstaw w Aeroklubie Wrocławskim uzyskały III klasę pilota szybowcowego.

O dużym zainteresowaniu sportem szybowcowym młodzieży wrocławskiej świadczy także fakt, że plan zapełnienia miejsc w szkołach szybowcowych Aeroklub Wrocławski wykonuje stale w ponad 100%. Pierwsi uczniowie, którzy powrócili ze szkół szybowcowych, rozpoczęli w dniu 2 maja wykonywanie ćwiczeń przewidzianych dla uzyskania III klasy.

Są jednak kłopoty ze sprzętem. Lada dzień skończy się resurs przewidziany na będące w eksploatacji 2 „Muchy-ter". Także resurs jednej „Salamandry" nie zapewnia wykonania rocznego planu lotów. Z niepokojem myślą instruktorzy na czym będą latać szybownicy po powrocie ze szkół, gdy się wykończy resurs „Much-ter" i „Salamandry". Jest to poważny kłopot, bo według obliczeń instruktora Pawlikiewicza do pełnego wykonania zadań planowych brak jest przeszło 400 godzin resursu na szybowce treningowo-wyczynowe typu „Mucha". Ta sprawa musi być jak najszybciej rozwiązana, bo w okresie sprzyjającej pogody szybownicy Aeroklubu Wrocławskiego mogą zostać przy sprzęcie o wykończonym resursie. A do tego dopuścić nie można. Dlatego chcemy zapytać, czy ZG LPŻ pamięta o Wrocławiu?...

Od władz kompetentnych oczekujemy nie tyle odpowiedzi na to pytanie, ile przyznania odpowiedniej ilości godzin resursu szybowcowego, tak, by loty we Wrocławiu nie uległy zahamowaniu przez brak sprzętu. Sprawa przydziału resursu szybowców treningowo-wyczynowych staje się obecnie tym bardziej paląca, ponieważ w ostatnich dniach uległa w czasie lądowania kilkunastoprocentowemu uszkodzeniu jedna „Mucha-ter". Praktycznie więc dysponujemy w tej chwili tylko jedną „Muchą-ter".

KAZIMIERZ GONET
Wrocław

Jak długo będziemy likwidować braki

ROK 1955 był dla Aeroklubu Robotniczego II dość pomyślny. Nie było żadnych wypadków i awarii. Zdobyte zostały pierwsze w historii aeroklubu Srebrne Odznaki Szybowcowe. Dzięki dobrej pracy zdołaliśmy podciągnąć się nieco do przodu w punktacji współzawodnictwa międzyklubowego. A jak przedstawia się sytuacja w roku bieżącym?

Zadania na ten rok są o wiele poważniejsze. Srebrne i Złote Odznaki Szybowcowe są obecnie w planie, a pilotów mamy, niestety, znacznie mniej. Mimo to do pracy przystąpiliśmy z zapałem. Wydawało się, że nic nam nie przeszkodzi w realizowaniu zadań wyszkoleniowych. Lecz okazuje się, że nie zawsze można patrzeć w przyszłość optymistycznie. Mamy dwóch mechaników wyciągarkowych, ale żaden z nich nie ma uprawnień do ciągnięcia za dolnym zaczepem. Do tych uprawnień brakuje im po 300 ciągów. Nie mamy bezpieczników zrywowych do linek wyciągarkowych. Spadochronik do linki wyciągarkowej jest jeszcze tylko jeden i nie ma nadziei, by dostać w najbliższym czasie nowe. Szybowiec „Salamandra" jest już dawno dla nas przydzielony, ale nie posiada dolnego zaczepu i nie ma kto się tym zająć, by przyśpieszyć jego wmontowanie i przetransportować do aeroklubu. Szybowiec „Żuraw" już dwa tygodnie stoi w hangarze bezczynnie, bo nie ma go czym naprawić. Brakuje tylko kawałeczka sklejki, by naprawić małe wgniecenie na stateczniku głębokości. Sklejkę można dostać, lecz znów ta sama sprawa, bo nie ma kto się tym zająć. Jest jeszcze wiele innych drobnych usterek, które utrudniają realizację naszych zadań.

Jak długo jeszcze będziemy likwidowali te braki? Kto jest za to odpowiedzialny? Kto będzie ponosił winę za nie wykonanie planu w roku bieżącym?

Korespondent

OD REDAKCJI

Uważamy, że odpowiedzialność za ten stan rzeczy ponosi kierownictwa i rada aeroklubu. Dlatego zapytujemy co zostało przez nich zrobione, aby usunąć wymienione niedociągnięcia.

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Michał Siekierzyński za korespondencję pt. „O wolną sprzedaż materiałów modelarskich".

Dwudniowy plon szybowników

POGODA majowa okazała się dla szybowników nieco łaskawsza, toteż piloci nie próżnują.

Dnia 6 maja, poza podanymi już w poprzednim numerze dwoma trójkątami, **przelot dociełowo-powrotny** na trasie Gliwice — Wrocław — Gliwice **(304 km) wykonał Zbigniew Kirakowski.**

Bardziej owocny był dzień 8 maja. W tym bowiem dniu swój pierwszy warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej oraz diament uzyskał pilot **Rzymkowski.** Wykonał on na „Musze" **przelot dociełowy** na trasie Lisie Kąty — Radawiec, o długości **355 km.**

Pilot **Bandoła,** startujący również na „Musze" z Lisich Kątów, osiągnął odległość **340 km,** lądując w Ługowie k-Radawca.

Trzeci w tym dniu przelot z Lisich Kątów wykonał pilot **Bugajewski.** Pokonał on odległość **210 km,** lądując w Kawęczynie k/Warszawy.

Piloci Aeroklubu Kieleckiego — **Cetner i Wojtecki,** po odholowaniu ich do Aleksandrowa k/Łodzi, wykonali przeloty na trasie Aleksandrów — Łabunia k/Zamościa, długości **315 km.** Trzeci pilot tego aeroklubu — **Pisała** wykonał w tym dniu krótki, 135 km przelot z Kielc do Rzeszowa.

Ostatni w tym dniu **200 km** przelot wykonał pilot **Przyjemski** na trasie Inowrocław — Prażnów k/Grójca.

— A więc, jak na dwa dni — plon niemały. Należy tylko życzyć, aby takich dni, a nawet lepszych, było jak najwięcej.

NOW.

W Olsztynie loty rozpoczęte

NA lotnisku Aeroklubu Olsztyńskiego odbyło się uroczyste otwarcie sezonu wiosenno-letniego. Po raz pierwszy po długim, zimowym okresie przerwy wyruszyły w powietrze samoloty i szybowce. Wszystkie trzy sekcje: spadochronowa, szybowcowa i samolotowa odbywają obecnie normalne szkolenie i treningi, o ile na to pozwalają oczywiście warunki meteorologiczne wyjątkowo kapryśnej wiosny.

Trudno w tej chwili mówić o osiągnięciach. Postawiliśmy bowiem pierwsze w tym roku kroki. Jednakże ambicją naszą jest zajęcie lepszego niż w roku ubiegłym miejsca we współzawodnictwie międzyklubowym. O to będziemy się starali.

LONGIN WIŻYNIS

POCZTA Skrzydlatej Lotnicza POLSKI

Znaczki pocztowe wyspy Lundy

NIE każdy o tym wie, że na Oceanie Atlantyckim, u wybrzeży Anglii, na wprost Zatoki Bristolskiej leży niewielka skalista wysepka stanowiąca własność prywatną, której ekscentryczny posiadacz wydaje od 1929 roku własne znaczki pocztowe, mające prawdopodobnie prawo obiegu wyłącznie na wyspie i służące jednocześnie do opłacania przesyłek listowych z wyspy do pierwszego lepszego urzędu pocztowego znajdującego się na terytorium Wielkiej Brytanii.

A oto ostatnia seria lotnicza wydana na wyspie „Lundy" w 1954 roku:

1/2 puffin — pierwsza kobieca próba wzlotu w nocy na balonie wolnym „Mrs Graham" w 1850 roku;

1 puf. — francuski lotnik Louis Blériot, który wsławił się pierwszym przelotem w 1909 roku przez kanał La Manche. Obok niego stoi konstruktor Anzani;

2 puf. — stary typ dwupłatowca pasażerskiego lecącego nad latarnią morską na Lundy;

3 puf. — samolot odrzutowy typu „Comet";

6 puf. — śmigłowiec Bristol 173;

12 puf. — dwupokładowy, czterosilnikowy samolot Bristol „Brabazon".

Znaczki wydrukowane zostały techniką rotograwiurową w form. 41 × 24 mm.

Mgr Z. RUPKIEWICZ

Dlaczego nie wozimy samolotem dzieci chorych na koklusz?

STAŁY czytelnik „Skrzydlatej" — **Mirosław Janiak** z Białegostoku zapytuje, czy wywiezienie dziecka chorego na koklusz samolotem na większą wysokość może przyczynić się do wstrzymania postępów choroby.

Poniżej drukujemy wypowiedź w tej sprawie uzyskaną od dyrektora GOBLL-u dr. Wacława Kornaszewskiego.

W 11-tym numerze „Pediatrii Polskiej" (lekarskie czasopismo naukowe) opublikowane zostały wyniki prac przeprowadzonych we wrocławskiej komorze niskich ciśnień, dotyczące leczenia kokluszu działaniem obniżonego ciśnienia atmosferycznego. Ponieważ nie ma w Polsce lotniska, gdzieby problem ten jeszcze nie „pokutował", pragnę podzielić się z zainteresowanymi czytelnikami wnioskami jakie wysuwają się na ten temat, w oparciu o kilkuletnie badania GOBLL-u oraz opinię specjalistów pediatrów.

Zagadnienie leczenia kokluszu jest zawsze aktualne, gdyż statystyki wykazują, iż zaraźliwość tej choroby niewiele ustępuje zaraźliwości odry lub ospy wietrznej. Poza tym koklusz w porównaniu z innymi chorobami wieku dziecięcego daje wysoki odsetek powikłań i śmiertelności. Dlatego też metod leczenia kokluszu jest bardzo wiele, a rodzice dziecka, gdy tylko dowiedzieli się, iż może jeszcze pomóc lot samolotem, zgłaszali się i zgłaszają nadal do naszych aeroklubów i szkół.

Zarządzenie ZG LPŻ wyraźnie mówi, iż lotów takich nie wolno wykonywać. Z drugiej jednak strony powstają wątpliwości, czy — jeżeli lot samolotem pomaga w leczeniu choroby — to można odmówić zatroskanej matce lub ojcu? Postaram się więc wyjaśnić tę sprawę.

Leczenie kokluszu zmianami ciśnienia atmosferycznego nie jest żadną nowością. Jeszcze w 1578 r. Baihon stosował w tych przypadkach zmianę powietrza. W Lombardii, na przykład, zwożono dzieci chore na koklusz na rowerach z góry na dół pod wiatr. W Polsce w 1939 r. jedynie dr Bober ogłosił swoje wyniki leczenia kokluszu przy zastosowaniu wywożenia samolotem. Okazało się wówczas, że na 21 chorych dzieci u 17-tu wystąpiła wyraźnie poprawa. Natomiast we Wrocławiu leczono chore dzieci w komorze niskich ciśnień w warunkach odpowiadających wysokości od 3 000 do 4 000 m n.p.m. i uzyskano tylko około 10% wyleczeń. Ten stosunkowo niski procent wyleczeń jest podobny do tych, jakie uzyskiwali inni badacze w czasie lotu samolotem.

Opierając się na tych wynikach należy stwierdzić, iż leczenie kokluszu przy zastosowaniu lotu samolotem nie daje realnych wyników. Samolot powinien osiągnąć wysokość przeszło 3 000 m, a wiemy dobrze ile to wymaga czasu, zużycia sprzętu i benzyny, co przecież z lepszym pożytkiem może być wykorzystane na szkolenie lotnicze. Metoda ta jest już przestarzała i obecna medycyna zamiast wywożenia samolotem dysponuje innymi środkami, jak np. antybiotyki, szczepionki itp., przy użyciu których w wielu wypadkach można osiągnąć o wiele lepsze rezultaty terapeutyczne.

DR WACŁAW KORNASZEWSKI

LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (7)

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Leonardo Bonzi **(Włochy)** na samolocie Abrosini z silnikiem de Havilland Gipsy Queen (ciężar w locie 1 450 kG), dnia 21.12.1951 r.

347,802 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

Paul Burniat **(Belgia)** na samolocie Bonanza z silnikiem Continental (ciężar w locie 1 173 kG), dnia 8.6.1952 r.

255,776 km/h

PODKLASA C-1-d (CIĘŻAR od 1 750 DO 3 000 kG)

Odległość w linii prostej

Iwan Czernow **(ZSRR)** na samolocie „Jak-11" z silnikiem ASZ-21 (ciężar w locie 2 382,273 kG), na trasie: Tuszyno — Pietropawłowsk, dnia 11.9.1954 r.

1 990,183 km

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

R. M. Sharpe **(Wielka Brytania)** na samolocie Vickers Supermarine Spitfire z silnikiem Rolls-Royce Merlin (ciężar w locie 2 552 kG), dnia 17.6. 1950 r.

519,480 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

J. Forostienko **(ZSRR)** na samolocie „Jak-11" z silnikiem ASZ (ciężar w locie 2 230 kG), dnia 12.7.1951 r.

471,348 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Mikołaj Gołowanow **(ZSRR)** na samolocie „Jak-11" z silnikiem ASZ (ciężar w locie 2 382,273 kG), dnia 26.8.1951 r.

442,289 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

P. Zakołdanin **(ZSRR)** na samolocie „Jak-11" z silnikiem ASZ-21 (ciężar w locie 2 382,273 kG), dnia 31.10.1953 r.

360,032 km/h

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Hubert Zwaka, Łany — pow. Kożle, woj. Opole. Model na uwięzi (szkolny) bez silnika, szybowiec przejściowy oraz kilkanaście książek lotniczych pragnie zamienić na nowy silnik modelarski od 1,5 — 5 cm³.

Adam Rogoziński — Sanok, ul. Dąbrowskiego 2, woj. Rzeszów. Posiada do odstąpienia lub ewent. wymiany następujące numery czasopism lotniczych — „Skrzydlata Polska" — rok 1947, nr 10, 11, 12; rok 1948, nr 10, 11, 12, 15, 22, 24, 25, 30, 35, 44; rok 1949 nr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8; rok 1952, nr 4, 5, 6, 8, 9, 1, 3 ,12; rok 1953, nr 1, 2, 4, 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, od 18 — 25, od 27 — 35; rok 1954, nr od 1 — 5, od 8 — 12, od 14 — 19, 31, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 42. „Skrzydła i Motor" — rok 1947, nr 37, 39, 49; rok 1949, nr 1, 2, 4, 5, 7, 12, 16, 19, 21, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 45, 46; rok 1950, nr 43, 44; rok 1951, nr 2, 23, 26, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 45, 47, 48, 50, 51, 52; rok 1952, nr od 1 — 13, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27, od 33 — 40 i od 42 — 52; rok 1953, nr 1, 3, 4, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 15. „Krylia Rodiny" — rok 1954, nr 2, 4, 8.

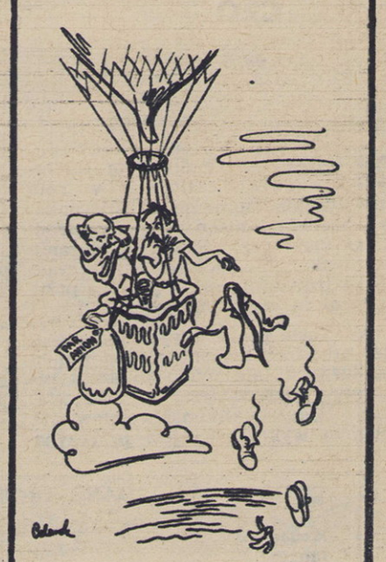
Helena Tracz — Warszawa 42, Zawiszy 38 m 26. Zamieni numery 11, 13, 34, 35, 36, 43, 46, 47, 51 z roku 1955 na numery 48 i 49 z tegoż roku oraz numery 1, 5, 7, 8, 11, z r. 1956 na nr 2.

Janusz Skulina — Skoczków, ul. Podkępie 545. Poniżej podaję wykaz numerów czasopism „SIM" oraz „Skrzydlata Polska", które chciałbym odstąpić: „Skrzydła i Motor" — rok 1947, nr od 43 do 46 i 48; rok 1948, nr 2, 7, 8, 9, 51, 52; rok 1949, nr 1, 2, 3, 5, 5, 8, 9, 11, 38, 40; rok 1950, nr 30, 33, 34, 35, 38, od 40 do 46, 51 — 52; rok 1951, nr od 1 — 4, od 6 do 31, 33, od 35 do 45, 47, 50; rok 1952, nr 1 i od 3 — 52; rok 1953, nr od 1 — 17. „Skrzydlata Polska" — rok 1947, nr 8; rok 1948, nr 2, rok 1953, nr 3 i od 10 — 39, rok 1954, nr od 1 — 27, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 39 i od 40 do 51; rok 1955 — komplet.

Władysław Kosiba — Tarnów, ul. Dzierżyńskiego 42. Posiada do odstąpienia następujące numery czasopism „Skrzydła i Motor" — rok 1952, nr 1 — 3, 5, 8 — 10, 12 — 15; rok 1953, nr 3, 6 — 17. „Skrzydlata Polska" — rok 1953, nr 4 — 6, 8 — 27, 29 — 39; rok 1954 nr 1, 2, 4 — 14, 17 — 24, 26, 28 — 40, 42 — 49 oraz następujące książki lotnicze: Humen — „Szybownictwo", Aleksandrowicz — „Elementy konstrukcji płatowców", Zientek — „Na falach halniakowych", Abłamowicz — „Akrobacja szybowcowa", Samek — „Lotnicze modelarstwo redukcyjne", Miklaszewski — „Modele latające". Praca zbiorowa „Wyszkolenie lotnicze I i II stopnia", Kurowski — „Silniczek samozapłonowy do modeli latających", Elsztein — „Projektowanie modeli latających" i Weigl — „Samolot CSS-13".

Miłogost Jaszczyk — Stalinogród, ul. Świerczewskiego 33 m 6. Odstąpi 18 nr „Flight'a" — rok 1946, nr 1962 — 1965, 1967 — 1977, 1981 — 1983, nr 41 „Flight'a" — 1947, nr 1984 — 1986, 1988, 1990 — 2001, 2004 — 2028 i nr 21 „The Aeroplane" — 1947, nr 1863 — 1868, 1870 — 1874, 1876 — 1878, 1880 — 1885 i 1887. Wyżej wymienione numery chciałby odstąpić w całości. Cena całości zł 400.

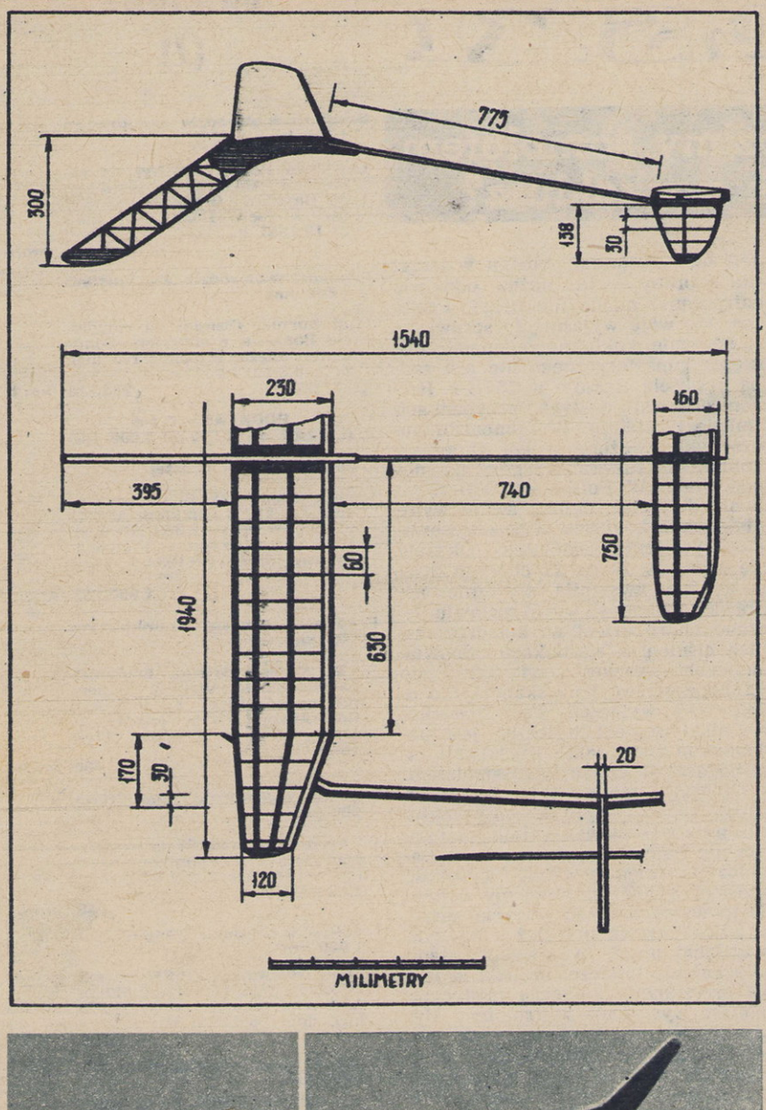
Andrzej Wiśniewski — Sochaczew, ul. Szopena 19 m 1. Mam następujące numery „Skrzydlatej Polski" z roku 1955: 22, 23, 39, 40, 43 i 52. Chętnie je zamienię na skiejkę 2 mm o wymiarach 500 mm × 400 mm.



— „Ależ monsieur, przy lądowaniu we Francji możemy spotkać damy!" — powiedział zapewne Jeffries do gwałtownie rozbierającego się Blancharda, w czasie lotu nad Kanałem La Manche w r. 1785 (przewieźli wówczas pierwszą pocztę lotniczą na świecie).

Rys. A. Celarek

POLSKIE MODELE LATAJĄCE



GH–55 SZYBOWIEC ZBOCZOWY

MODEL ten zbudowałem dla celów doświadczalnych, w celu sprawdzenia stateczności kierunkowej modelu z nisko położonym środkiem ciężkości. Samo rozwiązanie konstrukcyjne kadłuba nastręczało sporo trudności, lecz z pomocą przyszła mi tu rurka duralowa ϕ 10.

W czasie początkowych lotów model zdradzał tendencję do wahań podłużnych, ale mimo to szedł po kursie i dobrze leżał w łożu wiatru. Podczas kilkunastu lotów nie mogłem wykryć co jest przyczyną tych wahań. Postanowiłem zmienić usterzenie poziome z profilu CLARK-Y na profil symetryczny. Założenie okazało się całkiem słuszne, gdyż wskutek tej zmiany przesunął się środek ciężkości do 25% głębokości skrzydła, a więc zbliżył się bardziej do środka parcia.

Model jest pokryty papierem pakunkowym, dwukrotnie cellonowany i polakierowany na kolor ciemnozielony.

HENRYK GRABOWSKI

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	1 782 mm
Długość	—	1 443 mm
Powierzchnia skrzydeł	—	38,01 dcm²
Profil skrzydeł	—	NACA — 6412
Powierzchnia całkowita	—	38,03 dcm²
Ciężar modelu	—	765 G
Kąt nastawienia skrzydła	—	+ 6°
Rozpiętość stat. poziom.	—	756 mm
Powierzchnia statecznika poziom.	—	10,02 dcm²
Profil statecznika poziom.	—	symetryczn. 10%
Kąt nastawienia stat. poz.	—	— 0,5°
Obciążenie	—	20 G/dcm²

Modelarstwo za granicą

● FAI zatwierdziła ostatnio dwa rekordy międzynarodowe. **Wysokość lotu** dla modeli zdalnie sterowanych — 1 142 m, ustanowiony dnia 13 sierpnia 1955 r. przez model silnikowy (silnik Micron 60 — 9,52 cm³) Belga J. Gobeaux. **Prędkość lotu** na uwięzi — 203,5 km/h, ustanowiony dnia 11 września 1955 r. przez Czechosłowaka J. Koczi. (Silnik MVVS — 2,5 cm³).

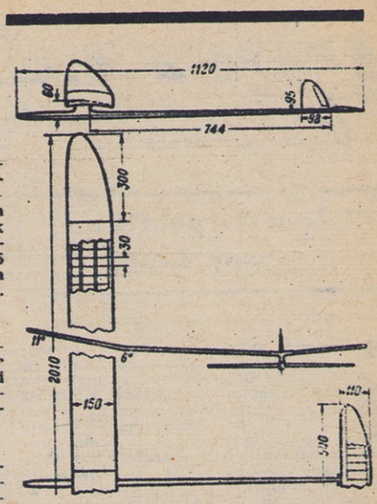
● N. A. Babajew, jeden z najstarszych modelarzy radzieckich oraz autor szeregu książek i artykułów, obchodzi w roku bieżącym 25-lecie swej działalności. Z okazji jubileuszu otrzymał cenny podarunek od CK DOSAAF.

● Na ostatnich zawodach mikromodeli w NRD uzyskano krajowy rekordowy wynik 10 min. 40 sek. i dwukrotnie ustalono długotrwałość lotu 10 min. 24 sek.

● W Wielkiej Brytanii istnieje zrzeszenie modelarzy lotniczych (MAA), powstałe w 1909 roku, które liczy obecnie (wg danych FAI) 5 090 członków. Na terenie Wielkiej Brytanii znajduje się 260 klubów modelarskich.

● Czterokołowe podwozie (po dwa koła — jedno za drugim) w swoim modelu akrobacyjnym zdalnie sterowanym zastosował bodaj po raz pierwszy Mc Cullough (USA). Model ten o nazwie „The Wagon", w układzie górnopłata, jest jednym z lepszych „akrobatów" w swej klasie. Rozpiętość — 1 850 mm, głębokość płata — 350 mm, długość — 1 150 mm, profil skrzydeł symetryczny — 15% grubości. Silnik „Atwood" 8 cm³. Rozpiętość statecznika poziomego — 900 mm, głębokość 270 mm. Skrzydła i statecznik poziomy prostokątne z niewielkimi łukami na końcach.

● 250 km/h osiągnął w USA model na uwięzi sterowany jedną linką, coraz częściej stosowanym urządzeniem sterowniczym. Model wyposażony był w silnik Mc Coy o pojemności 10 cm³.



Szybowiec W. Kociubińskiego (ZSRR)

● W okresie zimowym w ZSRR zorganizowano zawody między modelarzami — studentami uczelni lotniczych. Jednym z ciekawszych modeli tych zawodów był model studenta Instytutu Lotniczego w Charkowie Witalija Kociubińskiego. Szkic modelu zamieszczamy powyżej, a oto krótkie jego dane. Profil skrzydeł NACA-25-10,0 charakteryzujący się wygiętą silnie do dołu krawędzią spływu. Skrzydła połączone były cienką duralową płytką (łącznikiem) pozwalającą na starty przy silnym wietrze, gdyż skrzydła zyskiwały na elastyczności. Skrzydła o wydłużeniu 20, stosunkowo rzadko spotykane. Grzybek przedni wykonano z tworzywa sztucznego i wypełniono go ołowiem. Ciężarek można przy tym regulować na odległość 60 mm, przesuwając go do przodu lub do tyłu w zależności od siły wiatru. Zmiana położenia przedniego balastu następowała wraz z regulacją statecznika wysokości. Model Kociubińskiego w 5 lotach uzyskał następujące wyniki: 2 min., 2 min. 16 sek., 3 min., 3 min., 3 min. — razem 796 pkt, co przewyższało o 149 pkt. wynik mistrza ZSRR w kat. szybowców na rok 1955 W. Czebotajewa. (I)

KRONIKA *nieoficjalna*

OD pewnego czasu redaktor działu małego lotnictwa w naszym tygodniku bardzo się cieszy. Powodem tego zadowolenia są liczne przedruki ze „Skrzydlatej", jakie pojawiają się w prasie zagranicznej. Między innymi dotyczą one modeli zamieszczonych na tej stronie. Na przykład: ostatnio miesięcznik radziecki „Krylia Rodiny" przedrukował artykuł inż. A. Trzcińskiego, a czasopisma „Letecky Modelar" (Czechosłowacja) i „Ifju Solyom" (Węgry) podały plany modelu zdalnie sterowanego konstr. J. Wojciechowskiego.

Przykłady te świadczą o rosnącym zainteresowaniu naszym małym lotnictwem, które mimo wielu jeszcze niedomagań może się jednak pochwalić pewnym niezaprzeczalnym dorobkiem. Chodzi tylko o to, byśmy jak najwięcej mieli dobrych modeli, którymi można by również pochwalić się zagranicą.

Oczywiście, dobre konstrukcje nie rodzą się same, a wymagają dużo pracy wyrażającej się w postaci setek, a nawet tysięcy różnych prób na ziemi i w powietrzu. To wcale nie przesada. Znani są konstruktorzy, którzy zanim ogłosili swoje prace związane z pewnymi nowymi osiągnięciami, starali się udokumentować własne teorie setkami doświadczeń. Można tu wymienić np. Czechosłowaka Z. Husiczkę, lub Amerykanina Ch. Granta. Ten ostatni, zanim ogłosił swoją teorię stateczności spiralnej, zbudował około 20 tysięcy modeli, przeprowadzając setki doświadczalnych lotów. Warto te przykłady podać do wiadomości naszych modelarzy, by wiedzieli, że praca przy modelu latającym nie kończy się na próbnym oblataniu i stwierdzeniu, że model w ogóle lata.

Co tydzień staramy się na tej stronicy pokazywać prace naszych konstruktorów. Niesposób naturalnie podać wszystkich najlepszych modeli budowanych w kraju, bo niestety w ciągu roku można wybrać zaledwie 52 plany, to jest tyle ile średnio wychodzi rocznie numerów „Skrzydlatej". Niesposób podać najlepszych modeli również dlatego, że jeszcze nie wszyscy modelarze chcą dzielić się swoim dorobkiem. Ot, dla przykładu — Kraków. Mimo istnienia tam ośrodka naukowo-badawczego, jakoś nikt z tego pięknego grodu nie kwapi się przysłać szkicu nowego modelu. Wcale nie chcemy ignorować pracy wspomnianego ośrodka, ale doprawdy nie słychać jakoś nic o wynikach tej pracy, a to naszym „nieoficjalnym" zdaniem — jest bardzo źle.

Dla najmłodszych modelarzy mamy radosną wiadomość. W dniach od 2 do 15 lipca bieżącego roku w Czechosłowacji Światowa Federacja Młodzieży Demokratycznej w ramach „Lata Przyjaźni" organizuje Międzynarodowy Obóz Modelarzy Lotniczych. Ostatnio do ZG ZMP wpłynęło zaproszenie dla dwóch polskich modelarzy. O tym, kto pojedzie, zadecydują wyniki pracy, a pojechać powinni najlepsi. Obóz zgromadzi 30 modelarzy z różnych krajów. Tak więc małe lotnictwo zyskuje coraz szersze prawo obywatelstwa, nie tylko wśród organizacji bezpośrednio zainteresowanych lotnictwem.

OBSERWATOR

Projekt Regulaminu II Mistrzostw Samolotowych Polski

REGULAMIN OGÓLNY

1. **Przedmiot**

Przedmiotem niniejszego regulaminu, którego integralne części stanowią: Regulamin nagród, Program minutowy, Instrukcja szczegółowa — są zawody lotnicze pn. II Mistrzostwa Samolotowe Polski (skrót II MSP).

2. **Organizacja zawodów**

II MSP organizuje w imieniu i pod kontrolą Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (skrót APRL) — Zarząd Główny Ligi Przyjaciół Żołnierza (skrót ZG LPŻ) zgodnie z zasadami kodeksu sportowego FAI (Federation Aeronautique Internationale).

3. **Cel zawodów**

Celem II MSP jest:
a) Sprawdzenie sprawności pilotażowej i nawigacyjnej pilotów wyszkolonych w aeroklubach.
b) Ożywienie ducha sportowego i pobudzenie współzawodnictwa międzyklubowego.
c) Propaganda sportu lotniczego.
d) Sprawdzenie wyrobienia obywatelskiego i sportowego pilotów.
e) Umożliwienie uzyskania tytułu Mistrza Sportu w lotnictwie silnikowym.

4. **Rodzaj zawodów**

II MSP są zawodami krajowymi i składają się z dwóch części: mistrzostw w klasie juniorów i mistrzostw w klasie seniorów. Każda z tych części obejmuje następujące konkurencje i próby:

konkurencja A — zlot do Gliwic i próba lądowania
„ B — kontrola techniczna sprzętu i próba kotwiczenia
„ C — próby startu na bramkę i lądowania w prostokącie
„ D — próby akrobacji i lądowania na punkt
„ E — lot okrężny (próby pilotażowe i nawigacyjne)

5. **Czas i miejsce zawodów**

II MSP odbędą się w dniach 9—23.IX.1956 w Gliwicach i na trasie lotu okrężnego o długości około 550 km dla juniorów i około 1 000 km dla seniorów. Trasa zostanie określona w regulaminie obowiązującym.

6. **Kierownictwo i kontrola sportowa**

Kierownictwo II MSP i odpowiedzialność za ich organizację należy do ZG LPŻ, natomiast kontrolę sportową przeprowadza Komisja Sportowa Mistrzostw (skrót KSM) i jest za nią odpowiedzialna. Imienny wykaz kierownictwa, obsługi technicznej i komisji sportowej określa Instrukcja Szczegółowa.

7. **Obowiązki zawodników**

Zawodnicy obowiązani są przestrzegać:
a) przepisów prawa lotniczego i zarządzeń ZLC jak również przepisów startowych i bezpieczeństwa lotu.
b) przepisów niniejszego regulaminu, postanowień Instrukcji Szczegółowej, programu minutowego oraz regulaminu porządkowego i zarządzeń kierownictwa zawodów.
c) przepisów kodeksu sportowego FAI oraz zwyczajów i dyscypliny sportowej.

8. **Warunki uczestnictwa**

W klasie juniorów może uczestniczyć jedna lub dwie załogi z każdego aeroklubu. W klasie seniorów po dwie załogi mogą reprezentować tylko aerokluby: krakowski, łódzki, poznański, stalinogrodzki, warszawski i wrocławski. Pozostałe aerokluby w klasie seniorów wysyłają tylko po jednej załodze.

9. W klasie juniorów biorą udział samoloty CSS-13, a w klasie seniorów — samoloty Junak-2 lub Zlin-26. Samoloty te muszą być dopuszczone do zawodów przez KCSP.

10. Załoga składa się z pilota i wybranego przez niego towarzysza z aeroklubu macierzystego. Towarzysz pilota musi być mechanikiem. W locie okrężnym może on pełnić funkcję nawigatora. Towarzyszem nie może być pilot o wyższych kwalifikacjach od pilota-zawodnika.

11. Zawodnikiem może być każdy obywatel polski w wieku ponad lat 18, zrzeszony w jednym z aeroklubów. Pilotem zaś może być tylko ten, który posiada świadectwo pilota samolotowego wydane przez ZLC, ważne badania lotniczo-lekarskie, odznakę sportową SPO oraz odpowiednie uprawnienia, tj:
a) w klasie juniorów — co najmniej II klasę pilota samolotowego oraz nie przekroczony wiek 26 lat,
b) w klasie seniorów — I klasę pilota samolotowego.

12. Organizator zastrzega sobie prawo dopuszczenia do udziału w zawodach dodatkowych załóg, nie zrzeszonych w aeroklubach.

13. Załogi startują w zasadzie na samolotach macierzystego aeroklubu. Szefów ekipy nie przewiduje się. Samoloty muszą być wyposażone w spadochrony ratownicze (siedzeniowe), w pełny sprzęt pilotażowo-nawigacyjny, barografy, przybory nawigacyjne, mapy w skali 1:500 000, pokrowce, sprzęt do kotwiczenia samolotu, książki pokładowe i zegarek czasowy.

14. **Warunki zgłoszenia**

Zgłaszać samoloty i załogi mogą tylko kierownictwa aeroklubów oraz inne jednostki dopuszczone do zawodów przez organizatora. Zgłoszenia należy kierować pod adresem: ZG LPŻ, Warszawa — ul. Długa 52. Zgłoszenia są bezpłatne.

15. **Terminy zgłoszeń**

Zgłoszenia samolotów z podaniem znaków rejestracyjnych i liczby załóg należy przesłać w terminie do dnia 15.VII.1956 r., a imienny skład zawodników z zaznaczeniem: „załoga nr 1" „załoga nr 2" do dnia 20.VIII.56 r. — po przeprowadzeniu eliminacji wewnątrzklubowej. Za termin zgłoszenia uważa się datę stempla pocztowego, o ile list był wysłany jako express-polecony. Zgłoszona kolejność załóg obowiązuje przez cały czas trwania zawodów.

16. **Zmiany załogi i sprzętu**

Zmiana podanej w zgłoszeniu załogi jest niedopuszczalna. Zmiana samolotu natomiast jest dopuszczalna na 2 tygodnie przed rozpoczęciem zawodów, ale wymaga pisemnej zgody organizatora. W czasie zawodów dopuszczalna jest tylko wymiana części samolotu — w razie jego uszkodzenia powstałego nie z winy załogi.

17. **Wymagane dokumenty**

Załogi muszą posiadać następujące ważne dokumenty:
a) książkę i dokumenty pokładowe samolotu
b) metrykę spadochronu
c) świadectwo pilota, świadectwo badań lotniczo-lekarskich, uprawnienia wydane przez ZLC, odznakę sportową SPO oraz licencję sportową FAI wydaną przez APRL.
d) upoważnienie macierzystego aeroklubu do wzięcia udziału w zawodach z odpisem zgłoszenia oraz zaświadczeniem, że towarzysz pilota ma niższe kwalifikacje pilotażowe niż pilot-zawodnik.
e) oświadczenie załogi na piśmie, że bierze udział w zawodach na własną odpowiedzialność i ryzyko.

18. **Odpowiedzialność**

Za samolot, który winien być ubezpieczony, odpowiedzialny jest pilot-zawodnik. Organizator i APRL nie biorą na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące się zdarzyć wypadki, szkody załóg i osób trzecich. Odpowiedzialność ta określona jest prawem lotniczym.

19. **Zaopatrzenie**

Materiały pędne na czas zawodów są specjalnie przydzielone przez organizatora. W czasie treningu do zawodów piloci używają paliwo kontyngentowe aeroklubu macierzystego. Organizator zapewnia załogom i mechanikom bezpłatne wyżywienie w czasie trwania zawodów oraz zakwaterowanie. Nie zabezpiecza natomiast zahangarowania samolotów.

20. **Konkurencje i próby**

Sposób prawidłowego wykonania wszystkich konkurencji i prób oraz ich punktowania określa regulamin szczegółowy.

21. W konkurencjach C i D bierze udział sam pilot i on tylko zdobywa punkty. W konkurencjach zaś A, B i E punktowana jest załoga.

22. Podczas zawodów obowiązuje czas i regulacja zegarków według sygnału czasu Polskiego Radia nadawanego o godz. 6.00; czasy lotu wyraża się w minutach.

23. Do wszystkich konkurencji poza zlotem załogi startują według kolejności wylosowanych numerów, ważnych dla danej konkurencji.

24. **Punktacja**

Wszystkie próby punktowane są przez KSM, która może przydzielać punkty karne za uchybienia lub przekroczenia przepisów. Liczba punktów karnych nie może przekraczać liczby zdobytych punktów w danej próbie, a suma punktów karnych nie może przekraczać 25% ogólnej sumy punktów osiągalnych, gdyż dyskwalifikuje to załogę.

25. Osiągalne liczby punktów dodatnich w poszczególnych konkurencjach wynoszą:

Konkurencja	klasa juniorów	klasa seniorów
A	80 + 40 = 120	120
B	50 + 50 = 100	100
C	100 + 100 = 200	200
D	300 + 130 = 430	750
E	400 + X	600 + X
Razem	1 250 + X	1 770 + X

26. Punkty dające się obliczyć za pomocą wzoru na podstawie zmierzonych elementów próby są ostateczne, natomiast punktacja prób uzależniona od oceny sędziów odbywa się w sposób następujący:
a) Kolegium Sędziów (Jury) składa się z pięciu lub siedmiu Komisarzy Sportowych wyznaczonych na sędziów,
b) po odrzuceniu po jednej względnie dwóch ocenach najlepszych i najgorszych oblicza się średnią wartość punktów wynikających z trzech pośrednich ocen, którą zaokrągla się do liczby całkowitej na korzyść zawodnika. Wartość ta stanowi punktację ostateczną.

27. Punktacja za poszczególne konkurencje lub próby będące podstawą klasyfikacji bieżącej będzie ogłaszana w ciągu 3-ch godzin po zakończeniu danej konkurencji lub próby. Punktacja ogólna zostanie ogłoszona w ciągu 5 godzin po zakończeniu ostatniej próby. Rozdanie nagród i oficjalne zakończenie zawodów nastąpi po zakończeniu Mistrzostw.

28. **Wyniki**

Zwycięzcami II MSP w klasach juniorów i seniorów są zawodnicy-piloci, którzy uzyskają największą liczbę punktów w ogólnej punktacji, po odliczeniu punktów karnych. O zajęciu dalszych kolejnych miejsc decyduje również punktacja ogólna. W razie równości punktów decyduje wyższa punktacja w konkurencji E. Gdyby w dalszym ciągu zachodziła równość punktów, to rozstrzyga lepszy wynik w konkurencji D. Gdyby i w tym przypadku zachodziła równość punktów, to decyduje lepszy wynik w konkurencji C.

29. **Tytuły Mistrzów**

Zgodnie z regulaminem Mistrzostw zostaną nadane na podstawie klasyfikacji ostatecznej tytuły:
Mistrza Samolotowego Polski w klasie juniorów
Mistrza Samolotowego Polski w klasie seniorów

30. **Nagrody**

Regulamin nagród określa nagrody indywidualne i zespołowe (dla załogi lub aeroklubu). Zwycięzcy w obu klasach juniorów i seniorów otrzymują puchary przechodnie jako nagrody dla ich aeroklubów oraz nagrody indywidualne na własność. Przewiduje się też nagrody dla zawodników za zdobycie dalszych czołowych miejsc wg klasyfikacji ogólnej oraz za najlepsze wyniki w poszczególnych konkurencjach i próbach, a także nagrody dla najlepszych towarzyszy pilotów, których samoloty wykażą się najlepszą klasą techniczną.

31. **Reklamacje**

Zawodnikom przysługuje prawo składania reklamacji na piśmie na ręce Kierownika Zawodów, najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu punktacji z poszczególnych konkurencji lub prób albo punktacji ogólnej przy równoczesnym złożeniu 50 zł na rzecz organizatora, która to kwota zostanie zawodnikowi zwrócona, o ile jego reklamacja zostanie przez KSM uwzględniona.

32. **Odwołanie**

Zawodnikom przysługuje prawo odwołania się do Komisji Sportowej Rady Samolotowej APRL, której decyzja jest ostateczna.

33. **Dyskwalifikacja**

Niezależnie od przyznania punktów karnych KSM może zdyskwalifikować zawodnika za:
a) nieprzestrzeganie dyscypliny w powietrzu i na starcie,
b) przekroczenie przepisów prawa lotniczego,
c) łamanie dyscypliny sportowej,
d) niestosowanie się do zarządzeń kierownictwa zawodów,
e) błędy pilotażu zagrażające bezpieczeństwu.

34. **Eliminacje**

Zawodnik zostaje wyeliminowany z zawodów jeżeli:
a) w zlocie do Gliwic spóźni się ponad 2 godziny,
b) Komisja Techniczna uzna usterki samolotu za niedopuszczalne,
c) uszkodzi samolot tak, że nie będzie mógł brać udziału w dalszych konkurencjach,
d) nie stawi się bez usprawiedliwienia w oznaczonym czasie do wykonania którejkolwiek próby.

Jeżeli powód niestawienia się do próby zostanie usprawiedliwiony, zawodnik traci tylko możność uzyskania punktów za daną próbę.

35. **Postanowienia końcowe**

Organizator zastrzega sobie prawo przedłużenia lub skrócenia czasu trwania zawodów, zmiany kolejności konkurencji, odwołania niektórych z nich — jeżeli będą tego wymagały warunki atmosferyczne lub inne nieprzewidziane wypadki.

36. Do interpretowania niniejszego regulaminu upoważniona jest jedynie KSM łącznie z kierownikiem Zawodów lub jego zastępcą.

Regulamin szczegółowy

1. **Punktowanie osiągnięć mierzalnych**

Ze względu na charakter zawodów (mistrzostwa) wzory określają osiągalną liczbę punktów, od których odejmuje się **punkty utracone.** Ponieważ w żadnej próbie liczba punktów utraconych nie może przekraczać liczby **punktów osiągalnych,** więc tym samym określone są minimalne osiągi zawodnika, poza którymi zawodnik przestaje być punktowany.

2. **Punktacja oceniana**

Oceny sędziów oznaczone literą S są pięciostopniowe, S = 5 (bardzo dobre), S = 4 (dobre), S = 3 (dość dobre), S = 2 (dostatecznie), S = 1 (słabo) S =0 (źle). Każda próba oceniona ma swój „współczynnik próby a", wobec czego liczba **punktów ocenionych** wynosi P = a.S. Liczba punktów osiągalnych w danej próbie wynosi a x 5, zaś minimum punktów ocenionych równa się zeru. **Przykład:** Przy współczynniku A = 3 i ocenie „dobrze" liczba punktów ocenionych wynosi P = 3. 4 = 12.

3. **Punktowanie według oceny Jury**

KSM uwzględnia tylko 3 oceny pośrednie spośród 5-ciu lub 7-miu po odrzuceniu ocen najlepszych i najgorszych i oblicza wartość średnią

$$P = \frac{1}{3} a (S_1 + S_2 + S_3)$$

którą zaokrągla w górę do liczby całkowitej, jeśli zachodzi potrzeba. Ta średnia i zaokrąglona wartość punktów ocenionych stanowi liczbę **punktów zdobytych** w danej próbie.

4. **Konkurencje i próby**

Próby w konkurencjach A, B i C są jednakowe i jednakowo punktowane tak w klasie juniorów jak i seniorów.

Konkurencja A

5. Konkurencja A składa się z próby zlotu tj. punktualnego przylotu do Gliwic i próby lądowania. Osiągalna liczba punków w próbie pierwszej wynosi 80, a w próbie drugiej 40.

6. Do zlotu załogi startują ze swoich lotnisk macierzystych, obierając czas startu tak, aby nad taśmą na lotnisku w Gliwicach przybyć punktualnie w czasie wyznaczonym w programie minutowym (czas przybycia na zlot). Miejsce startu dla załóg spoza aeroklubów określa program minutowy sporządzony po nadesłaniu zgłoszeń.

7. Przelot do Gliwic wykonują załogi bez międzylądowań na wysokości 400 m po trasach zgłoszonych u operacyjnego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Po osiągnięciu końcowego punktu trasy (KPT), miejscowości....., zawodnicy zniżają lot do 100 m i przelatują nad taśmą wyłożoną prostopadle do kierunku nalotu, po czym wchodzą w prawidłowy krąg do lądowania według wyłożonych znaków na wysokości 200 m.

8. Nalot na taśmę ma być wykonany dokładnie z kierunku KPT, co będzie sprawdzane namiernikiem. W próbie lądowania będzie oceniona prawidłowość kręgu, profil i dokładność przyziemienia oraz obliczenie lądowania bez ślizgów i podciągania gazem. Obowiązuje lądowanie na 3 punkty. W przypadku wiatru silniejszego niż 8 m/sek wyłożony będzie znak — lądowanie na koła.

9. W próbie zlotu traci zawodnik po 5 pkt za każde rozpoczęte 30 sek przedwczesnego i spóźnionego przybycia nad taśmę oraz 20 pkt za nieutrzymanie kierunku, tj. za zboczenie z właściwego kursu o kąt ponad 5°. Różnicę czasu Δt między czasem wyznaczonym a rzeczywistym wyraża się w minutach z dokładnością do 0,5 minuty. W próbie lądowania zawodnik traci punkty według oceny Jury, współczynnik próby a = 4.

10. Suma punktów zdobytych w konkurencji A wynosi

$$A = P_1 + P_2 = (80 - 10\,\Delta t - 20) + (8 \cdot S)$$

W próbie zlotu zawodnik przestaje być punktowany, gdy $\Delta t > 8$ i kierunek nalotu był utrzymany albo $\Delta t > 6$ min w przypadku zboczenia z kierunku.

Konkurencja B

11. Konkurencja B składa się z kontroli technicznej i próby kotwiczenia. Załoga otrzymuje za tę konkurencji maksimum 50 pkt.

12. Po wylądowaniu po zlocie i zakołowaniu na miejscu startu komisja techniczna sprawdza stan sprawności technicznej samolotu notując wszystkie usterki — jak np. nieskompensowanie busoli, brak pokrowców, brak meldunków ciężarkowych itp. i wykaz usterek przekazuje KSM, która ocenia ilość punktów straconych U za każdą usterkę. W przypadku poważnych usterek zawodnik może być wyeliminowany. Suma punktów zdobytych w tej próbie wynosi

$$P_1 = 50 - U$$

13. W kolejności wyznaczonej przez komisję techniczną załoga przystępuje do próby polowego kotwiczenia samolotu, w której mierzony jest czas prawidłowego zakotwiczenia od chwili dania znaku na rozpoczęcie. Przed rozpoczęciem zakotwiczenia nie mogą być wykonane żadne prace przygotowawcze. Na hasło zawodnika „już" KSM stopniuje czas t_1, a komisja techniczna sprawdza prawidłowość kotwiczenia. W razie stwierdzenia usterek w zakotwiczeniu załoga może je usunąć, ale wtedy liczy się czas t_2 od chwili rozpoczęcia zakotwiczenia aż do chwili usunięcia usterek. Przy punktacji uwzględnia się czas $t = t_1$ albo $t = t_2$ wyrażony w pełnych minutach zaokrąglonych w górę (0,5 1).

14. Suma punktów zdobytych w konkurencji B wynosi

$$B = P_1 + P_2 = (50 - U) + (50 - 5)\,t - t$$

gdzie $t_0 = 13$ minut

Wyrażenie $(t - t_0) = (t - 13)$ nie może być ujemne, gdyż t_0 oznacza minimalny czas potrzebny do uzyskania punktów. Po przekroczeniu 13 min. załoga przestaje być punktowana w próbie kotwiczenia.

Konkurencja C

15. Konkurencja C składa się z próby startu na bramkę o wysokości 1 m i szerokości 30 m i próby polowego lądowania znad tej bramki w prostokącie o szerokości 30 m i długości 200 m w klasie juniorów, a 300 m w klasie seniorów. Dłuższe boki prostokąta wytyczone będą chorągiewkami w łozu wiatru co 25 m, a krótsze boki białymi taśmami, z których jedna znajduje się pod bramką.

16. Wykonanie próby startu polega na wyborze przez zawodnika odległości „s" od bramki i wykonaniu bezpiecznego przelotu nad bramką. Zerwanie taśmy bramki lub dotknięcie ziemi przez samolot po przeleceniu bramki powoduje nie zaliczenie próby ($P_2 = 0$). Wykonanie próby lądowania polega na bezpiecznym przeleceniu nad bramką i przyziemieniu samolotu wewnątrz prostokąta oraz na zakończeniu dobiegu jak najbliżej bramki. Zerwanie taśmy bramki lub wybieg kołami czy płozą poza obręb prostokąta powoduje nie zaliczenie próby ($P_2 = 0$). Długość drogi lądowania „d" mierzy się od bramki do najdalszego punktu, w którym samolot zetknął się z ziemią. Długości „s" i „d" wyrażone są w pełnych metrach, przy czym rozpoczęty metr uważa się za pełny.

17. Suma punktów zdobytych w tej konkurencji wynosi

$$C = P_1 + P_2 = [100 - 3\,(s - s_0)] + [100 - (d - d_0)]$$

gdzie odległości s_0 i d_0 oznaczają najkrótsze osiągalne długości startu i lądowania, które mogą być mniejsze od najmniejszych osiągniętych przez zawodników. Długości te ustala KSM po przeprowadzeniu prób, uwzględniając warunki atmosferyczne i poprawność wykonanych prób. Dla orientacji mogą one wynosić s_0 = 60 m i d_0 = 50 m dla samolotu CSS-13, oraz s_0 = 120 m i d_0 = 130 m dla samolotu Junak-2 (Zlin-26). Przy lądowaniu dopuszcza się użycie klap i hamulców.

I. MISTRZOSTWA JUNIORÓW

Konkurencja D

18. Konkurencja D składa się z próby pilotażowej w akrobacji podstawowej i próby lądowania na punkt ze stojącym śmigłem.

19. Wykonanie próby pierwszej polega na osiągnięciu wysokości 1 200 m nad lotniskiem w określonej strefie oraz czasie, a następnie na wykonaniu: a) dwóch zwitek korkociągu w lewo, b) zwrotu bojowego w lewo, c) wywrotu w lewo, d) pętli, e) przewrotu w prawo, f) zwrotu bojowego w prawo, g) dwóch zwitek korkociągu w prawo, h) pętli, i) przewrotu w lewo i j) ósemki w łożu wiatru oraz na odejściu na wysokości 500 m do lądowania po wyznaczonej trasie.
Wykonanie drugiej próby polega na zatrzymaniu śmigła na wysokości 500 m w wyznaczonym kręgu i lądowaniu pod wiatr jak najbliżej chorągiewki umieszczonej w środku koła o średnicy 5 m zakreślonego wapnem.

20. W próbie akrobacji ocenia się jakość wykonania figur, płynność ich łączenia, eksploatację samolotu, czas pilotażu, utratę wysokości, zachowanie strefy itp. Każdą figurę ocenia się oddzielnie. Współczynnik figur wynosi a = 6. Odległość lądowania d mierzy się od chorągiewki do lewego koła podwozia. Każdy rozpoczęty metr uważa się za pełny. W obu próbach mogą być przyznane punkty karne za zagrażające bezpieczeństwu manewry.

21. Suma punktów zdobytych w tej konkurencji wynosi

$$D = P_1 + P_2 = 2\,\Sigma S_i + (130 - 2d)$$

gdzie ΣS_i oznacza sumę wartości ocen pośrednich za wszystkie figury (3.10 = 30 ocen) albowiem

$$P_1 = 10\,(a\,\frac{1}{30}\,\Sigma S_i) = \frac{6}{3}\,\Sigma S_i = 2\,\Sigma \cdot S_i$$

osiągalna liczba punktów wynosi

$$D_0 = 2 \cdot 5 \cdot 30 + 130 = 430 \text{ pkt}$$

Konkurencja E

22. Konkurencja E składa się z następujących prób pilotażowo-nawigacyjnych:

1. próba szybkości przelotowej
2. „ regularności przelotu
3. „ zrzucania meldunku
4. „ odnajdywania znaków na trasie

Trasa lotu okrężnego składa się z 4-ch odcinków prostych oraz jednego odcinka po łuku. Określenie miejscowości M, gdzie obowiązuje zrzucenie meldunku oraz odcinka trasy otrzymują zawodnicy w zamkniętych kopertach na 15 min przed startem na odpowiedni odcinek. Ominięcie któregokolwiek lądowania lub miejscowości M powoduje nie zaliczenie konkurencji E.

23. Nakazana prędkość przelotowa V (względem powietrza) wynosi 120 km/h. Na 15 minut przed startem zawodnicy otrzymują komunikat „meteo" ważny dla danego odcinka trasy i obliczają prędkość podróżną w (względem ziemi) oraz potrzebny czas przelotu t_1. Na początku lotu okrężnego czas startu jest wyznaczony losowaniem, na każdym zaś następnym odcinku — według życzenia zawodnika. Rzeczywisty czas przelotu danego odcinka o długości s liczy się od chwili wyznaczonej na start w pełnych minutach do chwili przyziemienia na następnym lotnisku, określonej z dokładnością do ½ minuty (każde zaczęte pół minuty liczy się za pełne pół minuty). Rzeczywiste prędkości podróżne wynoszą

$$W_1 = \frac{S_1}{t_1};\ W_2 = \frac{S_2}{t_2};\ W_3 = \frac{S_3}{t_3};\ W_4 = \frac{S_4}{t_4}$$

Na podstawie podanego zawodnikom wiatru KSM oblicza stosunki k = V/W i rzeczywiste prędkości przelotowe

$$V_1 = k_1 \cdot W_1;\ V_2 = k_2 \cdot W_2;\ V_3 = k_3 \cdot W_3$$

$$V_4 \quad k_4 \cdot W_4$$

z dokładnością do 0,1 km/h. Prędkość średnią

$$V_{śr} = \frac{1}{4}\,(V_1 + V_2 + V_3 + V_4)$$

zaokrągla się do liczb całkowitych na korzyść zawodnika. Odchyłki prędkości rzeczywistych od wartości średniej Vśr bez względu na znak dodają się. Suma tych bezwzględnych wartości odchyłek $\Sigma\Delta V$ zaokrąglona do 1/2 km/h na korzyść zawodnika stanowi o regularności przelotu.

24. Wykonanie pierwszej i drugiej próby polega na uzyskaniu jak najlepszej średniej prędkości Vśr według tabeli Nr 1, która będzie podana w regulaminie obowiązującym i z której wynika liczba punktów zdobytych P_1 oraz na utrzymaniu na prostych odcinkach trasy tej samej prędkości przelotowej.

25. Wykonanie trzeciej próby polega na obniżeniu lotu do H minimum = 50 m w dwóch miejscowościach M i zrzuceniu meldunku lecąc z właściwego kierunku w środek koła oznaczonego wapnem o średnicy 10 m, następnie po nabraniu wysokości i odlocie na właściwym kursie. Odległości d zrzutu meldunku do środka koła zaokrągla się do liczb parzystych w górę i dół (gdzie jest bliżej).

Foto: B. Koszewski

26. Wykonanie czwartej próby polega na odnalezieniu znaków wyłożonych na krzywym odcinku trasy i zachowaniu wyznaczonego czasu na przelot tego odcinka. Po zauważeniu znaku pilot wykonuje nad nim pełne okrążenie, a niezależnie od tego zauważony znak musi być naniesiony na mapę w postaci krzyżyka z dokładnością do 2 mm i odnotowaniem obok czasu i kształtu znaku. Nie wykonanie okrążenia lub niedokładne naniesienie znaku lub jego kształtu uważa się za błąd powodujący stratę 20 pkt. Przedłużenie nakazanego czasu przelotu powoduje stratę 5 pkt za każdą rozpoczętą minutę. Skrócenie czasu przelotu nie jest punktowane. Punkty stracone 5 Δ t, gdzie Δ t oznacza różnicę czasu w minutach, odlicza się od sumy punktów zdobytych w konkurencji E, a nie w próbie 4-ej.

27. Suma punktów zdobytych w locie okrężnym wynosi:

$$E = P_1 + P_2 + P_3 + P_4 - 5\,\Delta t$$

przy czym P_1 — według tabeli Nr. 1 (max. 200)

$$P_2 = 150 - 2\,\Sigma\Delta V$$

$$P_3 = 50 - 0.5\,(d_r + d_2)$$

$$P_4 = 50 \cdot x - 20\,B = X - 20 \cdot B$$

gdzie x oznacza ilość znalezionych znaków, a B ilość błędów. Suma punktów osiągalnych wynosi 400 + X

II. MISTRZOSTWA SENIORÓW

Konkurencja D

28. Konkurencja D składa się z dwóch prób pilotażowych w akrobacji oraz próby lądowania na punkt z pracującym silnikiem. Zawodnicy otrzymują na 15 min. przez startem zadanie wykonania 10 figur akrobacyjnych w oznaczonej kolejności i czasie, po czym mają lądować na punkt. Druga próba akrobacji ma charakter lotu pokazowego trwającego 15 min i polega na wykonaniu wybranej przez siebie wiązanki i ładnym lądowaniu. Wiązankę figur muszą zawodnicy zgłosić u Kierownika Zawodów w przeddzień startu.

29. Wysokość i miejsce wykonywania akrobacji nakazanej oraz sposób jej punktowania jak również kierunek lądowania i sposób mierzenia odległości d, jak w klasie juniorów. Akrobację pokazową ocenia Jury jako całość. Jej punktacja opiera się na średniej wartości ocen Sts. wszystkich sędziów. Współczynnik próby a = 30.

30. Suma zdobytych punktów w tej konkurencji wynosi

$$D = P_1 + P_2 + P_3 = 2\,\Sigma S_i + (100 - 2\,d) + 50 \cdot S_{śr}$$

$$D\,max = 300 + 100 + 350 \text{ pkt}$$

Konkurencja E

31. Konkurencja E składa się z tych samych prób, co w klasie juniorów, z tą różnicą, że na trasie prawie 2 razy dłuższej znajduje się 5 miejscowości M i 4 lądowania oraz nocleg w Warszawie. Ze względu na inne prędkości przelotowe punkty P_1 określa tabela Nr 2, a punkty P_3 wynikają z dokładności zrzutu 4-ch meldunków

32. Suma punktów zdobytych w locie okrężnym wynosi więc:

$$E = P_1 + P_2 + P_3 + P_4 - 5 \cdot \Delta t$$

przy czym P_1 = według tabeli Nr 2 max. 250

$P_2 = 270 - 2\,\Sigma\Delta V$ „ 270

$P_3 = 80 - (d_1 + d_2 + d_3 + d_4)$ „ 80

$P_4 = 50 \cdot x - 20 \cdot B$ X

Uwaga: Tabela Nr 2 będzie podana w regulaminie obowiązującym

OD REDAKCJI. Powyższy regulamin uzgodniony został wstępnie z Radą Samolotową APRL i Plonem Lotniczym ZG LPŻ. Projekt Regulaminu II Mistrzostw Samolotowych Polski podany jest tu w formie ankiety celem przedyskutowania.
Uwagi do regulaminu należy kierować do Plonu Lotniczego ZG LPŻ — Warszawa, ul. Długa 52, do dnia 2 lipca 1950 r. (z zaznaczeniem na kopercie — mjr pil. Jerzy Leszek).

Z WIZYTĄ U PRZEWODNICZĄCEGO LKH

Prof. inż. Mieczysława Pietraszka

LOTNICZA opinia publiczna żywo zainteresowana jest działalnością Lotniczej Komisji Historycznej, która powstała 15 kwietnia br. przy Aeroklubie PRL. Toteż w ramach cyklu rozmów z członkami LKH, jakie zamierza przeprowadzić „Skrzydlata", pierwsze swe kroki skierowaliśmy do przewodniczącego tej Komisji, jednego z nestorów lotnictwa polskiego — prof. inż. Mieczysława Pietraszka.

*

Gdy ktoś znajdzie się w gabinecie profesora — nie znając nawet jego przeszłości lotniczej zorientuje się na pewno, że mieszka tu człowiek, którego z lotnictwem łączy bardzo wiele, a co najmniej duży sentyment. Nie każdy przecież ściany swego pokoju ozdabia fotografiami Kubali, Wigury i Idzikowskiego. A Kubala mieszkał kiedyś tuż obok willi profesora — na ulicy Idzikowskiego (nie wiadomo dlaczego nazwanej obecnie ulicą Flisaków) pod trzecim. Byli więc swymi codziennymi gośćmi. I dlatego te fotografie nie są jedynie ozdobami, a nabierają głębszego znaczenia, urastają do symbolu.

Niezwykle żywe i barwne opowiadanie profesora, prowadzone w czasie mej wizyty, przenosi mnie w czasy pierwszych, pionierskich przedsięwzięć w budowaniu i organizowaniu lotnictwa. Okres ten przypada na krótko przed — i w czasie pierwszej wojny światowej, a następnie na lata międzywojenne. Gdzie wówczas przebywa i co robi profesor Pietraszek? Posłuchajmy co sam o tym mówi.

— Był rok 1913. Znajdowałem się wówczas w Belgii, gdzie ukończyłem politechnikę otrzymując tytuł inżyniera-technologa. Natychmiast potem zostałem zaangażowany w Liegé w zakładach belgijskiego Krupp'a — Johna Cocrille. Na początku 1914 roku zarysowały się możliwości wyjazdu do Ekwadoru. Postanowiłem tam się udać. Po podpisaniu kontraktu przyjechałem na urlop do Polski, aby zobaczyć się z rodziną. Przyjazd do kraju przekreślił moje zamierzenia. Zastała mnie tutaj pierwsza wojna światowa. Powołano mnie do wojska carskiej Rosji. Początkowo byłem przydzielony do saperów, a później do 4 pułku kozaków syberyjskich, w którym — zwłaszcza wśród oficerów — spotkałem wielu Polaków. Nie była to łatwa służba chociażby dlatego, że... nie umiałem jeździć konno, ale Kozacy to wspaniali ludzie i może dzięki temu zachowałem dużo miłych wspomnień.

A jak Pan trafił do lotnictwa?

— Moje pierwsze spotkanie z lotnictwem nastąpiło w rok później. Skierowano mnie do 4 pułku lotniczego. Tam odbyłem przeszkolenie na takich typach maszyn, jak: „Morane", „Voisin", „Nieuport-BB". Latałem zresztą bardzo mało. Ponieważ cieszyłem się opinią dobrego inżyniera, pełniłem funkcje techniczno-mechaniczne. A oto, co mi pozostało z tamtych odległych lat — przerywa profesor wskazując portrecik młodego człowieka w mundurze rosyjskiego lejtenanta. To on sam sprzed 41 laty.

— Moje pierwsze prace opowiada dalej profesor — zbiegły się z okresem „raczkowania" lotnictwa. Ponieważ bardzo pasjonowałem się nim, od tamtego czasu jest mi ono do dzisiaj bardzo drogie, mam wiele wspomnień... Trudno mi zatem wybrać to, co najciekawsze. Mógłbym wiele mówić o zorganizowaniu w 1916 roku w Witebsku zakładów produkujących śmigła — nikt by dzisiaj nie przypuszczał, że to byłoby możliwe w fabryce kafli, lub o tym jak wspólnie ze studentami Politechniki Warszawskiej opanowaliśmy w osiemnastym roku ponad sto samolotów na Polu Mokotowskim, w czasie wycofywania się wojsk niemieckich. Niewątpliwie do ciekawych przedsięwzięć należały prace prowadzone w latach dwudziestych przez Sekcję Żeglugi Napowietrznej przy ówczesnym Ministerstwie Spraw Wojskowych, gdzie byłem naczelnikiem wydziału techniczno-naukowego, a także organizowanie Wyższych Kursów Lotnictwa dla oficerów i praca nad moją pierwszą książkę „Warunki materiałów używanych w lotnictwie" (książek tych później wydano jeszcze kilka, jeżeli nie napisanych przeze mnie, to przy mojej współpracy lub pod moją redakcją).

Znajdowałem się wówczas w wojsku, — wyjaśnia prof. Pietraszek po chwili — a ponieważ moje stanowisko nie zawsze odpowiadało polityce ówczesnego Ministerstwa Spraw Wojskowych, byłem dwukrotnie zwolniony z różnych funkcji. Ostateczne jednak zwolnienie do cywila nastąpiło w 1928 roku. Zająłem się wtedy budowaniem i organizacją Państwowej Szkoły Technicznej, w której między innymi powstał wydział budowy samolotów. Po przełamaniu wielu trudności i dzięki pomocy finansowej społeczeństwa — w rok później szkoła została uruchomiona. Na stanowisku jej dyrektora dotrwałem do 1941 roku, to jest do chwili aresztowania przez hitlerowców i wywiezienia do Oświęcimia. Wkrótce udało mi się jednak zbiec z obozu. Do końca okupacji ukrywali mnie chłopi w rodzinnej wsi Izdebno.

— Wiem, że po wyzwoleniu był Pan, profesorze, powołany na stanowisko państwowe w naszym odrodzonym lotnictwie. Jak do tego doszło?

— Otóż w 1945 roku Krajowa Rada Narodowa początkowo powierzyła mi funkcję naczelnego dyrektora Przemysłu Wojennego, a następnie dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Już jednak w lipcu tegoż roku zwolniłem się z ministerstwa na własną prośbę i wyjechałem na Śląsk. Chociaż wówczas moja praca zawodowa nie miała nic wspólnego z lotnictwem, brałem czynny udział w jego odbudowie na tamtym terenie. Wspólnie z profesorem Humenem, inżynierami Weiglem i Leją, z Władysławem Janicą i innymi uruchomiliśmy ośrodki lotnicze w Aleksandrowicach, Goleszowie, Jeżowie i na Żarze. Daje mi to oczywiście ogromne zadowolenie. Bardzo budujące były fakty dużego zainteresowania lotnictwem ze strony młodzieży i jej entuzjazmu dla tego sportu. Niestety, od 1949 roku, kiedy to opuściłem Śląsk i jednocześnie rozpocząłem pracę na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej, mój kontakt z prawdziwym lotnictwem i lotniskami, na których tak lubiłem przebywać, został przerwany. Dlatego cieszę się, że dzięki Aeroklubowi PRL przy którym powstała Lotnicza Komisja Historyczna wracam do lotnictwa, któremu poświęciłem się na zawsze...

—...Właśnie — przerywam. — Jak Pan profesor wyobraża sobie, jako jej przewodniczący, zadania Komisji?

— Określając to lapidarnie i jak najkrócej, podstawową sprawą, którą ona się zajmie będzie odtworzenie wszystkich zagadnień polskiego lotnictwa od czasów najdawniejszych do dnia dzisiejszego. Można to będzie osiągnąć wykorzystując posiadane w tej chwili materiały, poprzez szukanie nowych oraz ścisły kontakt z ludźmi, którzy są lub jeszcze mogą być członkami tej Komisji. W Polsce i zagranicą znajdują się jeszcze osoby dobrze znające historię naszego lotnictwa, lecz nie mają one z nim żadnej styczności. Ich pomoc będzie bardzo przydatna w realizacji naszych prac. Oczywiście „sprzęgnięcie" tego materiału historycznego, którym dysponuje Komisja, nie będzie łatwe i wystarczające. W swej działalności musimy się oprzeć o szereg instytucji, a przede wszystkim o Komisję Historii Techniki PAN. W dalszym etapie myślę także o Politechnice i innych instytucjach lotniczych. Ogromne pole do pomocy w pracach Komisji widzę przed naszą prasą, a szczególnie przed „Skrzydlatą". Trudno tu mówić o formach jakimi ona mogłaby nam pomóc. Jedno jest pewne — bez was niewiele zdołamy zdziałać.

Wiara profesora Pietraszka w siłę prasy lotniczej bardzo nas zobowiązuje. Przy tym zadania Lotniczej Komisji Historycznej są tak piękne, że całym sercem będziemy się starali pomóc w jej wszystkich przedsięwzięciach.

Rozmawiał JERZY STARON

WYKAZ WYDAWNICTW LOTNICZYCH 1955 ROKU

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ.

Tepli Jerzy. TRZY DIAMENTY. Str. 66. Ilustr. Format 61 × 86/16. Nakład 15 000 egz. Cena 2,20 zł. Druk ukończono 15.I.1955 r.

Tracz Witold. WSPOMNIENIA SPADOCHRONIARZA. Str. 106 + 2 nlb. Ilustr. Format 61 × 86/16. Nakład 15 000 egz. Cena 3,75 zł. Druk ukończ. 25.I.1955 r.

Kurowski Adam. FOTOGRAFIA LOTNICZA. Str. 96 + 3 nlb. Ilustr. 32. Format 82 × 104/32. Nakład 10 000 egz. Cena 2,65 zł. Druk ukończ. 15.II.1955 r.

Rejniak Tadeusz. SKRZYDLATA MŁODOŚĆ. Str. 106 + 2 nlb. Ilustr. Format 61 × 86/16. Nakład 10 egz. Cena 3,10 zł. Druk ukończ. 14.IV.1955 r.

Denisow N. Z KART CHWAŁY RADZIECKIEGO LOTNICTWA. Tłum. z ros. Widhopf Matylda. Str. 220 + 2 nlb. Ilustr. Format 61 × 86/16. Nakład 5000 egz. Oprawna. Cena 11,70 zł. Druk ukończ. 10.VI.1955 r.

Stasiewicz R. NOWOCZESNE SPADOCHRONIARSTWO. Tłum. z ros. Iwiński Adam. Str. 25 + 2 nlb. Ilustr. 130. Format 61 × 86/16. Nakład 3 000 egz. Cena 10,60. Druk ukończ. 25.VI.1955 r.

Gajewski O. MODELARSTWO LOTNICZE. Tłum. z ros. Daniluk Jerzy i Żyłowski Jerzy. Str. 328. Ilustr. 330. Format 63 × 81/16. Nakład 7 000 egz. Oprawna. Cena 26,70. Druk ukończ. 15.VII.1955 r.

Kowalski Zbigniew. JAK POWSTAJE SAMOLOT. Str. 129 + 2 nlb. Ilustr. 69. Format 61 × 86/16. Nakład 10 000 egz. Cena 5,25 zł. Druk ukończ. 20.VIII. 1955 r.

Zientek Adam. WIELKA PRZYGODA. Str. 177 + 2 nlb. Ilustr. Format 61 × 86/16. Nakład 10 000 egz. Cena 7,15 zł. Druk ukończ. 20.IX.1955 r.

Mielnik Włodzimierz. MY Z PUŁKU MYŚLIWCÓW. Tłum. z ros. Meissner Jerzy. Str. 270 + 1 nlb. Format 82 × 104/32. Nakład 10 000 egz. Druk ukończ. 28.X.1955 r.

Schier Wiesław. MODELE NA UWIĘZI. Str. 274 + 1 nlb. Ilustr. 154. Format 61 × 86/16. Nakład 3 000 egz. Cena 9,70. Druk ukończ. 10.XII.1955 r.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Brzóska Zbigniew. METODA UTWIERDZANIA SPRĘŻYSTEGO W KONSTRUKCJACH. Prace Instytutu Lotnictwa. Nr 2. Str. 69. Ilustr. 83 + VII tablic. Format A4. Nakład 500 + 40 egz. Cena 17,20 zł. Druk ukończ. w marcu 1955 r.

Janik Franciszek i Zbrowski Zygmunt. ASTRONAWIGACJA LOTNICZA. Str. 237 + 2 nlb. Ilustr. 104. Format A5. Nakład 1 500 + 130 egz. Oprawna. Cena 19,40 zł. Druk ukończ. w listopadzie 1955 r.

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO LITERATURY DZIECIĘCEJ „NASZA KSIĘGARNIA"

Moldenhawer A. SILNIKI ODRZUTOWE. Str. 86 + 2 nlb. Ilustr. 51. Format 61 × 86/16. Nakład 10 000 + 176 egz. Cena 3,00 zł. Druk ukończ. w marcu 1955 r.

Przymanowski Janusz. TAJEMNICA WZGÓRZA 117. Str. 45 + 2 nlb. Ilustr. Format 70 × 100/16. Nakład 30 000 + 176 egz. Cena 2,40 zł.

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO „ISKRY"

Meissner Janusz. NIEBIESKIE DROGI. Str. 332 + 4 nlb. Format 61 × 86/16. Nakład 30 000 + 176 egz. Oprawna. Cena 16,70 zł. Druk ukończono w marcu 1955 r.

Sempołowska Stefania. NA RATUNEK. Wydanie IX (po wojnie IV). Str. 272 + 2 nlb. Format 61 × 86/16. Nakład 20 000 + 176 egz. Oprawna. Cena 10,00 zł. Druk ukończ. w kwietniu 1955 r.

Wodopianow M. DROGA LOTNIKA. Tłum. z ros. Kurowski Adam. Str. 298 + 2 nlb. Format 61 × 86/16. Nakład 10 000 + 176 egz. Cena 11,60 zł. Druk ukończ. w czerwcu 1955 r.

Białoborski Eustachy. SZTUCZNY KSIĘŻYC. Str. 159 + 4 nlb. Ilustr. Format 61 × 86/16. Nakład 10 000 + 176 egz. Cena 5,30 zł. Druk ukończ. w sierpniu 1955 r.

Połosuchin Porfiry. ZE WSPOMNIEŃ SPORTOWCA. Str. 254 + 2 nlb. Ilustr. Format 82 × 104/32. Nakład 10 000 + 176 egz. Cena 8,00 zł. Druk ukończ. we wrześniu 1955 r.

Lem Stanisław. OBŁOK MAGELLANA. Str. 422 + 2 nlb. Format 86 × 122. Nakład 20 000 + 205 egz. Oprawna. Cena 20,00 zł. Druk ukończ. w listopadzie 1955 r.

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO NAUKOWE

Głębicki Kazimierz. WYPOSAŻENIE SAMOLOTU. Część I. Przyrządy pokładowe i ich zabudowa na samolocie. Skrypty dla szkół wyższych. Politechnika Warszawska. Str. 509 + 1 nlb. Ilustr. 396 + 72 tabl. Format 170 × 240 mm. Nakład 800 + 75 egz. Cena 25,05 zł. Druk ukończ. w lutym 1955 r.

Aleksandrowicz Rościsław i Rościszewski Jan. MECHANIKA LOTU. Zbiór zadań z rozwiązaniami. Skrypty dla szkół wyższych. Politechnika Warszawska. Str. 378. Ilustr. 139 + 27 tabl. Format 170 × 240 mm. Nakład 450 + 45 egz. Cena 22,90 zł. Druk ukończ. w maju 1955 r.

Głębicki Kazimierz. WYPOSAŻENIE SAMOLOTU. Część II. Hydrauliczne i pneumatyczne instalacje energetyczne na samolocie. Skrypty dla szkół wyższych. Politechnika Warszawska. Str. 388. Ilustr. 271 + 42 tabl. Format 170 × 240 mm. Nakład 800 + 75 egz. Cena 16,30 zł. Druk ukończ. w listopadzie 1955 r.

ROMUALD FLACH.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6-61-01.

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 32,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 2741/C B-7-25212

NUMER PODPISANO DO DRUKU 15 MAJA 1956 R.

(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora)

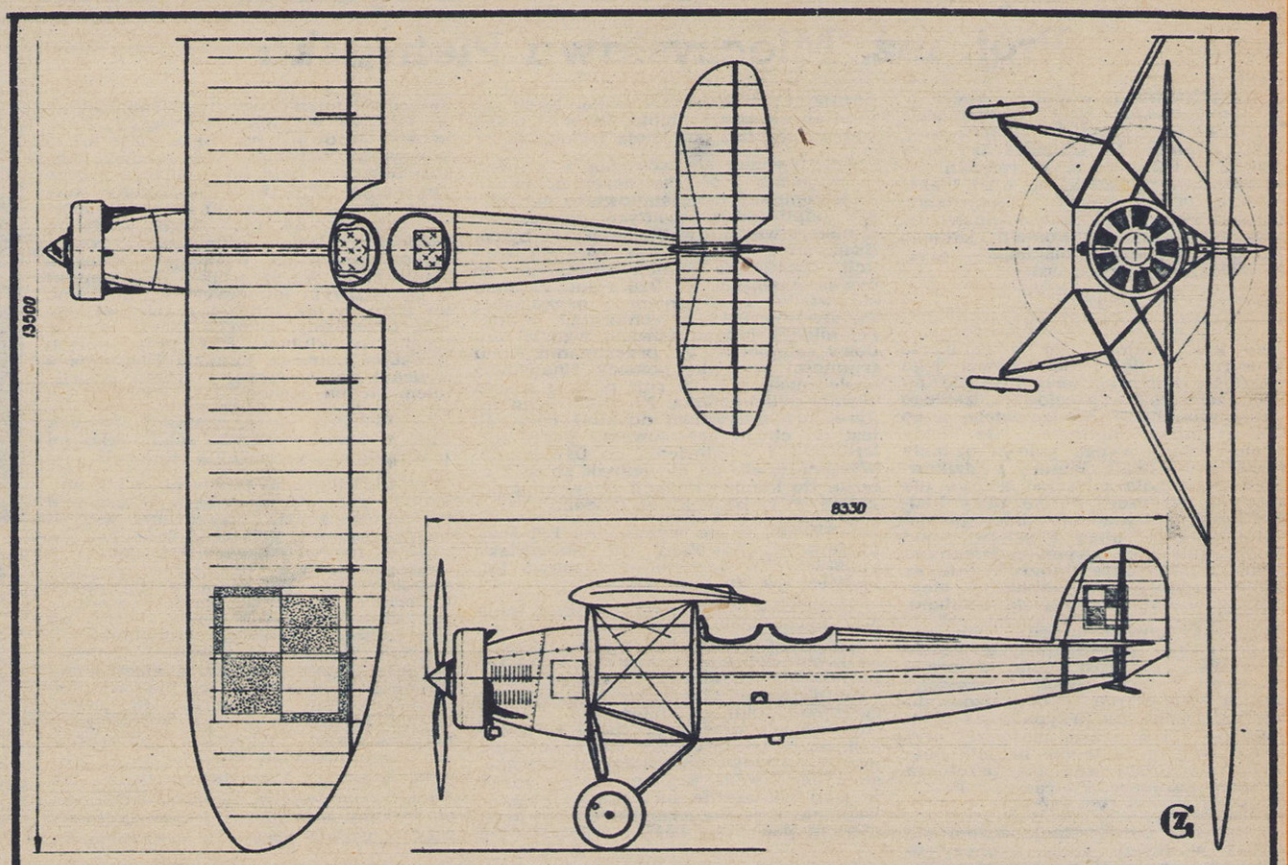
SAMOLOT „LUBLIN" R-X

W końcu 1928 roku inż. Jerzy Rudlicki zbudował prototyp pierwszego polskiego płatowca łącznikowego, który ze względu na doskonałe właściwości lotne oraz zdolność wykonywania pełnej akrobacji mógł być użyty do różnych celów.

Konstrukcja samolotu „Lublin R-X" była mieszana. Płaty — dwudzielne, drewniane o pokryciu płóciennym, były odczepiane dla transportu i umocowywane z boków kadłuba, po złożeniu do góry połówek statecznika i steru wysokości. Kadłub, stery i stateczniki były wykonane z rurek stalowych i pokryte całkowicie płótnem. Jedynie piasta śmigła i przednia część kadłuba do pierwszej ramy nośnej pokryta była blachą aluminiową. Na przedniej ramie kadłuba zamieszczone było za pomocą 4 śrub łoże gwiazdowego, chłodzonego powietrzem dziewięciocylindrowego silnika Wright 220 KM (produkowanego z licencji). Piramidka mocująca płaty stanowiła całość z kadłubem, który miał szerokość 90 cm. Zastrzały płatów i statecznika wysokości oraz golenie podwozia — wykonane z rur stalowych oprofilowanych. Zbiornik paliwa, zamieszczony w kadłubie w środku ciężkości, mógł być wyrzucony w razie konieczności.

Na samolocie „Lublin R-X" dokonano kilku wyczynów sportowych na miarę światową. W 1929 roku inż. pilot Wacław Makowski z mechanikiem Wiemarem odbył przelot na trasie Poznań — Barcelona bez lądowania, przewożąc pozdrowienia z Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu na Wystawę Iberyjsko-Amerykańską w Barcelonie. Lot powrotny ze względu na stan lotniska barcelońskiego odbył się w 2 etapach: Barcelona — Paryż i Paryż — Poznań. W roku 1931 pilot Stanisław Karpiński z mechanikiem Wiktorem Rogalskim odbył szereg okrężnych lotów po Europie. W następnym roku 1932 ta sama załoga odbywa na tym samym, odpowiednio przystosowanym samolocie, raid na trasie 14 390 km poprzez Turcję, Persję, Afganistan, Mezopotamię, Palestynę, Syrię i Egipt. Raid ten, odbyty w ciągu 108 godzin i 50 minut bez najmniejszego defektu samolotu i silnika, wykazał, że pomimo trudności napotykanych ze strony ówczesnych władz lotnictwa, polski robotnik i inżynier legitymują się lepszymi wynikami pracy niż wielu wytwórców zagranicznych. Należy również zaznaczyć, że na samolocie „Lublin R-X" pierwszy raz w Polsce próbowano w ówczesnym IBTL osłonę silnika gwiazdowego zmniejszającą opór. Osłona ta była zaprojektowana i wykonana w krajowej wytwórni, bez pomocy wzorów zagranicznych. Przyjęła się ona potem szeroko w cokolwiek zmienionej postaci, pod nazwą pierścienia Townenda.

Dane techniczne samolotu: rozpiętość — 13,5 m, głębokość płata — 2,2 m, grubość profilu — 28 cm, powierzchnia nośna — 25,96 m², długość całkowita — 8,33 m, wysokość — 2,98 m, rozstawienie kół — 3 m, ciężar własny — 650 kG, ciężar w locie — 1 150 kG. Długość startu — 40 m, długość lądowania — 80 m, pułap — 6 000 m, czas lotu — 5 godzin (dane ciężarowe i wyczynowe dla wersji łącznikowej), prędkość maksymalna ze śmigłem drewnianym o średnicy — 3 m — 161 km/h, prędkość maksymalna ze śmigłem metalowym o średnicy 2,7 m — 176 km/h, prędkość minimalna — 65 km/h.

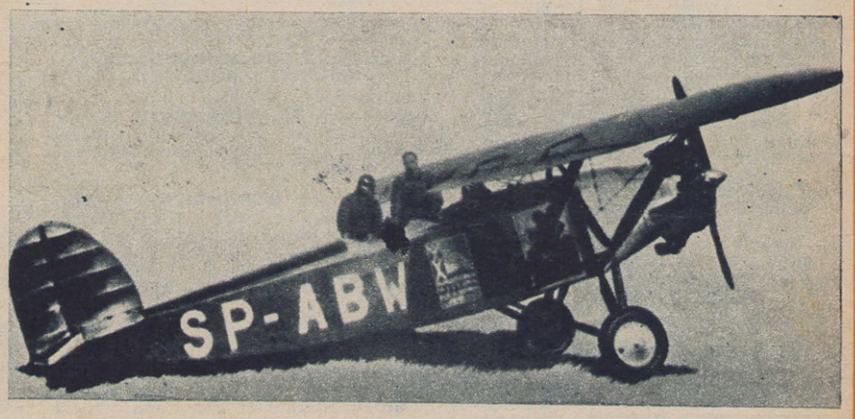


Samolot „Lublin R-X" konstrukcji inż. J. Rudlickiego. Rysunek opracowany przez Z. Gryglickiego

Wskazówki dla modelarzy: Pierwszy egzemplarz płatowca „Lublin R-X" był malowany całkowicie (z wyjątkiem blach osłaniających przód kadłuba) na kolor kremowy, z szachownicami na sterze kierunkowym i płatach z obydwu stron. Zastrzały i golenie podwozia — granatowe.

Dla odprowadzenia spalin od silnika służyły kolektory zakończone dwiema długimi rurami wydechowymi, po jednej z każdego boku kadłuba. Następne egzemplarze malowane były na kolor zielono-oliwkowy za wyjątkiem blach osłaniających przód kadłuba. „Lublin R-X" próbowany w IBTL z pierścieniem i śmigłem metalowym miał tylko kolektory spalin bez długich rur wydechowych. Pierścień osłony silnika i śmigło było naturalnego koloru aluminium.

Samolot, który odbył przelot do Barcelony, miał kadłub, stery, stateczniki, golenie podwozia i zastrzały malowane na kolor ciemno-niebieski. Płaty — koloru jasno-niebieskiego. Na kadłubie z obydwu stron — białe litery rejestracyjne SP-ABW. Z prawej strony kadłuba, przylepiony był plakat PWK, a między zastrzałami plakat Wystawy Barcelońskiej (po powrocie). Blachy silnika i dyski kół podwozia — srebrne. Śmigło drewniane, czarne, oprócz aluminiowego stożka profilującego piastę. Na skrzydłach — litery rejestracyjne z obydwu stron malowane na kolor ciemno-niebieski.



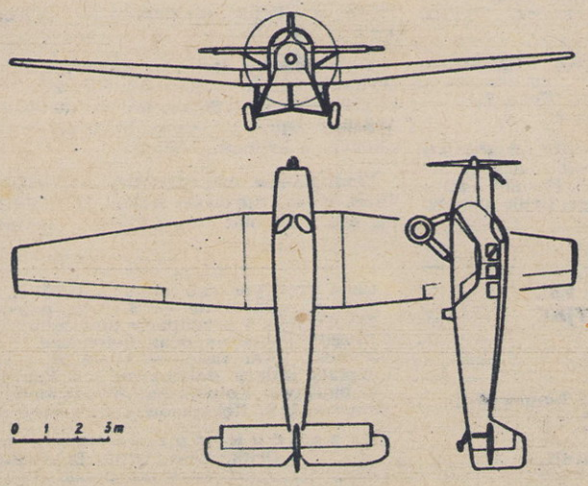
Samolot „Lublin R-X" konstrukcji inż. J. Rudlickiego.

Samolot „Lublin R-X", na którym Stanisław Karpiński odbył lot do Azji i Afryki, będzie omówiony osobno ze względu na zmiany konstrukcyjne, jakimi się różnił od swego pierwowzoru.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY PLL „LOT" (2)

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI



JUNKERS F-13

JEDNOSILNIKOWY wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydło trójdzielne, o obrysie trapezowym, konstrukcji wielodźwigarowej. Kadłub o prostokątnym przekroju z krytą kabiną mieszczącą czterech pasażerów i 2 członków załogi. Usterzenie wolnonośne, stery wyważone aerodynamicznie. Całe pokrycie samolotu z blachy falistej. Podwozie stałe trójgoleniowe. Silnik rzędowy, Junkers L-5 o mocy 180 KM lub BMW L-2 o mocy 300 KM.

(cdn)

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	17,75 m
Długość	—	9,60 m
Pow. nośna	—	44 m²
Prędkość przelotowa (silnik Junkers L-5)	—	150 km/h
Prędkość przelotowa (silnik BMW L-2)	—	160 km/h
Zasięg	—	600 km